11e Année — N° 507 — 50 Centimes — 6 Juin 1908 — Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Prix du Jockey-Club

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais Tout • Fermes et Châteaux • Femina
Musica • La Vie au Grand Air • Éditions d'Art
9o, Av. des Ch.-Élysées et 9, Av. de l'Opéra.

AVANT LA GRANDE SEMAINE

Au saut du mur, dans le Steeple annuel d'Enghien, *Royal Visiteur* et *Dandolo*, candidats du Grand Steeple, et *Calomel*, candidat de la Grande Course de Haies.

(Voir pages 366 et 367.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr. donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT

PARFUM
LA CORRIDA

VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

PLAQUES
RADIO-
BROM
GUILLEMINOT
ULTRA-
RAPIDES

La Semaine Comique,

— Jeune homme !!...
— Oh ! je vous demande pardon, Madame ... on pouvait s'y tromper.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Comment faire de son "chez soi" un sejour agreable?

Le moyen en est rapide, économique et joli, il suffit de le décorer au "Matolin." Et cela, non seulement parce que les murs deviennent "de vrais tableaux par eux-mêmes," mais encore parce que cette peinture est parfaitement saine, excessivement résistante et absolument fixe.

Le
Matolin

est également le procédé le moins coûteux de décoration. Il est complètement exempt de l'odeur désagréable qu'on reproche aux autres peintures; il est plus artistique que le papier peint, on l'applique plus vite, et il coûte moins cher. Le "Matolin" s'étend avec une brosse plate et large, dite "queue de morue," ce qui réduit de beaucoup le prix de la main-d'œuvre; il devient très résistant et anéantit tous les microbes. Il est fabriqué en 74 nuances, depuis les tons foncés les plus riches, jusqu'aux teintes claires les plus délicates, le tout en deux qualités, pour intérieur et pour extérieur.

Tout décorateur pourra, à peu de frais et en un instant, métamorphoser vos murs recouverts de vieux papier peint en des murs très artistiques et très modernes.

Demandez à voir la série des frises artistiques, offertes à des prix avantageux.

Ecrire pour recevoir une coquette brochure donnant des vues en couleur de pièces décorées au 'Matolin,' des échantillons gratuits et cartes de nuances

R. Binds Chedler, Fabricant
23, Cité Magenta, Paris.

AUTOMOBILES
Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine

Delaunay-Belleville

Succursales
à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

CYCLES
CLÉMENT
LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)

DÉTAIL
22, Av. de la Gde-Armée.

KANDERSTEG OBERLAND BERNOIS
1170 mètres d'altitude

Station de chemin de fer FRUTIGEN

Ravissant séjour d'été sur un plateau élevé, à surface plane, au milieu des tableaux superbes que forment les hauts sommets et les glaciers.

Grand Hôtel Kandersteg
De 1er ordre Confort moderne

Demandez prospectus.

LOOSLI et BRUGGER, Prop.

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être établie avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de véhicules et voitures, ou d'assurances individuelles, une police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant chaque cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

PETITES ANNONCES

Élégante wagonnette toute neuve, roues rouges, garn. beiges. Schubz, 17, rue Richelieu, P

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER
PARIS

par Henriot.

— Nous allons vous vendre un tuyau sur la course, avec lequel vous n'aurez rien à craindre.
— Ce ne sont pas les tuyaux que je crains, ce sont les fumistes.

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours des dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre poids restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT GÉNÉRAL.
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***

Photographie Paul BOYER
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise.
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Juin 1908 — N° 507
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

SAM MAC VEA CAUSE AVEC MAJOR TAYLOR

Paris possède, en ce moment, deux véritables champions, qui sont tous deux noirs. Ce sont, en cyclisme, Major Taylor, et en boxe, Sam Mac Vea. Ce sont d'excellents camarades qui professent l'un pour l'autre une admiration légitime. Dès que Sam Mac Vea a appris que Major Taylor s'entraînait au Vélodrome Buffalo, il est allé l'y retrouver, et notre photographe l'a pris en train de lui parler. A côté d'eux, Rutt, qui vient de leur rappeler quelques anecdotes de la dernière course des Six Jours où il triompha. (Voir p. 363.)

LA VOITURETTE PRATIQUE

Par H. PETIT

A quels desiderata doit satisfaire une voiturette, pour être réellement un instrument de travail ? C'est ce que notre collaborateur a cherché à établir ici, en étudiant la « voiture du médecin de campagne »

Ce qui lui suffit à elle.

C'est assez d'un gamin pour entretenir une voiturette, la nettoyer. La légèreté du véhicule le rend facile à manier. La faiblesse du moteur lui permet de la mettre en marche facilement. Le poids léger du mécano charge peu la voiturette en marche.

Tandis que, sous le lustre ruisselant de lumière de l'Exposition décennale de l'Automobile, les gros châssis aux longerons polis étalent orgueilleusement leurs six cylindres, ou que les carrosseries des limousines arrêtent, par leur luxe invraisemblable, les visiteurs fortunés ou les simples badauds qui écarquillent les yeux, la majeure partie du public fait cercle autour de véhicules plus modestes, qui paraissent presque perdus, au milieu des orgueilleuses 24 × 30.

La bourgeoisie, cette bourgeoisie dont on a dit qu'elle faisait la force commerciale de notre pays, s'intéresse vivement à la voiturette et ne s'intéresse plus guère qu'à elle. Après l'avoir longtemps méconnue, convaincue enfin par l'habitude, par les résultats d'épreuves récentes, elle veut connaître cet engin, la voiture des bourses modestes.

Médecins, notaires venus de leur province, commerçants dont la clientèle habite les campagnes voisines, fonctionnaires que la loi oblige à de nombreuses et lointaines tournées, tous voient en elle une auxiliaire possible, un instrument de travail et de liberté.

Mais, que veulent exactement tous ces gens-là ? Quel genre de châssis et de carrosserie aura le plus de chance de les séduire d'abord, de les satisfaire ensuite ? C'est ce que nous allons essayer de deviner.

Etablissons tout d'abord un principe, qui, selon nous, doit diriger uniquement les constructeurs : La voiturette doit être un instrument de travail, éventuellement de promenade, conduit à peu près toujours par des mains peu versées dans les arcanes de la mécanique.

La voiturette instrument de travail aura à transporter au moins deux personnes : un médecin, un notaire emmèneront leur domestique, un épicier se fera accompagner de son commis, de sa femme, et voudra en outre peut-être se charger de menues marchandises.

Ce qu'ils exigent, eux.

Pour soigner les trois chevaux, les panser, pour les mener boire, faire leur écurie, il n'y a pas de trop de deux hommes. Il faudra leur trouver un logement à côté du grenier à foin, de façon à surveiller les animaux.

Notre voiturette aura donc quatre places, les deux sièges d'arrière étant au besoin amovibles et permettant de leur substituer une malle, par exemple, quand deux jeunes mariés partiront en voyage de noces.

Une capote ? Mais certainement : la voiturette sortira par tous les temps, peut-être plus souvent l'hiver que l'été. Et une glace même ne serait pas de trop, pour protéger les voyageurs contre le froid excessif.

Voilà pour la carrosserie, point qui intéresse, presque seul, il faut bien le dire, le monsieur qui veut acheter une voiturette. Il dira volontiers au fabricant : « Je veux une voiture à quatre places qui ne me laisse jamais en panne. Arrangez-vous. »

Nous allons donc tâcher de nous arranger pour le mieux.

Le moteur

Notre client ne rêve pas de courir sur les brisées d'un Sizaire ou d'un Giuppone. Peu lui chault la vitesse folle ; il ne veut pas se casser la figure sur la route, mais, par contre, il n'entend pas pousser sa voiture en côte, et il lui serait pénible de se voir dépasser par un cheval.

La formule suivante va nous fournir le renseignement que nous cherchons :

$$\mathcal{P} = V(0{,}02\,P + PR) + 0{,}0726\,SV_3.$$

$\mathcal{P}$ est la puissance « à la jante » en kilogrammètres par seconde, soit, pour une voiture bien établie,

Ce qu'ils mangent.

Les trois chevaux consommeront par jour cet énorme boisseau d'avoine. Ce modeste bidon suffira à satisfaire l'appétit de notre humble moteur.

(50 kilomètres l'heure); 900 kilos le poids de la voiture en ordre de marche; 2 mètres carrés la surface de la voiture sur laquelle s'exerce la résistance de l'air. La formule devient :

$$\mathcal{L} = 900 \times 0{,}02 + 0{,}726 \times 2 \times \overline{15}^3.$$

(Le terme PR disparaît, R étant nul.)

On en tire, pour $\mathcal{L}$ 400 kilogrammètres par seconde, soit, pour le moteur, une puissance de huit chevaux.

A l'aide de la même formule où l'on prendrait V comme inconnue, on vérifierait qu'avec une telle voiture, l'ascension d'une rampe de 12 0/0 pourra être enlevée à 10 kilomètres à l'heure.

Un moteur de 100 millimètres d'alésage, avec 120 de course, est donc indiqué.

Un ou plusieurs cylindres Nous prendrons donc un moteur monocylindrique? — Sans doute, car, ne l'oublions pas, le bon marché et la rusticité doivent être nos directives.

Nous irons peut-être jusqu'au deux-cylindres qui, sans que son prix soit trop élevé, possède une souplesse et offre une facilité de conduite bien plus grande. Mais, bien que la tendance actuelle paraisse diriger les constructeurs vers la voiturette à quatre cylindres, nous saurons résister à la tentation. N'oublions pas que nous voulons du solide à bon marché.

La transmission Elle sera à cardan, comme d'ailleurs l'immense majorité des petites voitures : elle présente l'avantage, appréciable pour celui qui est son propre chauffeur, de n'exiger aucun graissage ni réglage.

Un embrayage à disques bien établi parera aux départs trop brusques. Le cône cuir est un peu brutal sous un pied peu exercé.

La boîte de vitesses comprendra trois vitesses et une marche arrière. C'est une erreur trop répandue de croire que pour une petite voiture, deux vitesses suffisent : au contraire; le monocylindre, peu souple, manquant de « reprise », exige un régime toujours voisin de la normale.

Si nous étions logiques, nous mettrions six vitesses aux monocylindriques, et deux aux six-cylindres.

Le prix? Une boîte à trois vitesses ne coûte pas beaucoup plus que si elle n'en comporte que deux, et on gagnera dans la suite en économie d'essence les quelques francs que l'achat aura coûté en plus.

Les deux vitesses ne sont admissibles qu'avec les changements à trains épicycloïdaux, qui ont pour eux leur simplicité de manœuvre.

A la rigueur, prenons un Bozier deux vitesses, dans le rapport de 1 à 2 les $\frac{2}{3}$ de la puissance du moteur.

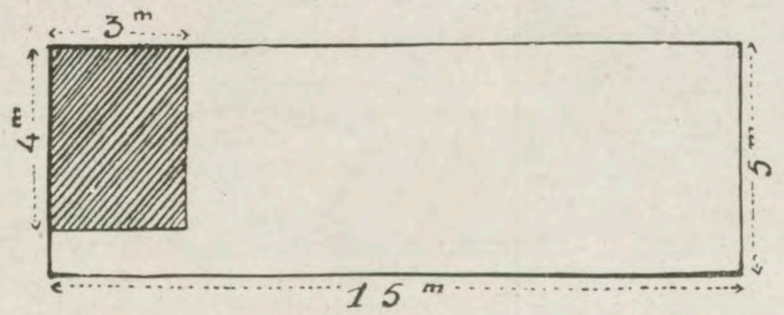
V. Vitesse en mètres par seconde.

P. Poids total de la voiture, voyageur compris.

R. Pente de la route, positive en rampe, négative en pente.

S. Surface de la projection de la voiture sur un plan perpendiculaire à sa direction.

Soient 15 mètres par seconde, en pallier, la vitesse désirée



La place qu'il leur faut.

Alors que pour trois chevaux et une voiture, il ne faut pas moins d'une superficie de 15 mètres × 3 mètres, sans compter une surface égale pour le grenier à fourrage, une remise de 4 mètres × 3 mètres, suffit à la voiturette.

(jusqu'à huit ou dix chevaux, ils fonctionnent très bien), ou alors, un train balladeur à trois engrenages.

La prise directe en grande vitesse, évidemment... ou même aux trois vitesses, si notre constructeur, tel le vainqueur de la Coupe de l'*Auto*, a su trouver cette élégante solution.

Voilà donc notre châssis à peu près complet. Ajoutons un allumage par magnéto à bougies et un refroidisseur fonctionnant en thermo-siphon, avec de larges tuyauteries exemptes de coudes.

Les roues Quatre roues égales porteront notre voiturette. N'hésitons pas à les munir de pneus assez gros : des 700 × 90 feront parfaitement notre affaire. Deux antidérapants en diagonale nous préserveront de la fâcheuse culbute dans le fossé, sur la route grasse. Est-ce tout?

N'oublions pas le pot d'échappement, SANS échappement libre : l'échappement libre crée les autophobes, et, pour une fois, les autophobes n'ont pas tort. Que diriez-vous d'un monsieur qui se promènerait en hurlant à pleins poumons? Qu'il est au moins mal élevé?... Echappement libre!...

Une telle voiturette va nous coûter dans les cinq mille francs, toute complète, avec ses accessoires et ses rechanges. Evidemment, c'est plus cher qu'un cheval. Mais établissons, si vous le voulez bien, son prix d'entretien.

La voiture du médecin Notre voiturette appartient à un médecin de campagne, qui fait journellement une moyenne de 40 kilomètres, un peu plus l'hiver, un peu moins l'été. Il avait deux chevaux pour assurer ce service, et était hors de chez lui pendant sept heures par jour.

Que va-t-il dépenser avec sa voiture?

Amortissement. — Une voiturette bien conduite... et bien construite peut faire 100.000 kilomètres. A raison de 15.000 kilomètres par an, nous en voilà donc pour sept ans. D'où un amortissement kilométrique de :

$$\frac{5.000 \text{ fr.}}{100.000} = 0 \text{ fr. } 05.$$

Pneus. — Nous allons user un train et demi par an, au maximum, soit, au tarif actuel, 400 francs environ. Soit, pour le kilomètre :

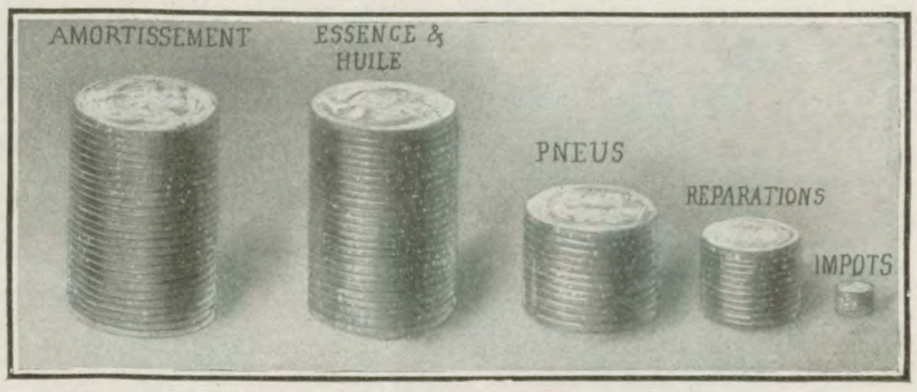
$$\frac{400 \text{ fr.}}{15.000} = 0 \text{ fr. } 025.$$

Essence. — Comptons sur une consommation de 10 litres aux 100 kilomètres. L'essence coûte aux environs de 0 fr. 40 le litre. D'où 0 fr. 04 le kilomètre. Un litre d'huile à un franc nous complète notre sou kilométrique.

Impôts. — Une huit-chevaux deux places (tarif réduit) coûte, dans une ville de plus de 10.000 habitants, 60 francs d'impôts environ. Soit

$$\frac{60 \text{ fr.}}{15.000} = 0 \text{ fr. } 004 \text{ par kilomètre.}$$

Est-ce tout? Il y a encore le chapitre réparations. Qu'on se rassure : si on a une bonne voiture, il sera bref. surtout les premières années. Comptons 150 francs par an, pour être large, car il faut bien admettre que



Ce qu'elle dépense.

Ces piles de monnaie représentent les dépenses annuelles du propriétaire de voiturette. Le total s'en élève à 2.000 francs.

l'on crèvera de temps en temps et qu'il faudra remplacer des bougies, des trembleurs, des soupapes, au besoin, que sais-je? Voilà qui augmente notre taux kilométrique de

$$\frac{150 \text{ fr.}}{15.000} = 0 \text{ fr. } 01.$$

Récapitulons nos dépenses :

Amortissement	0 fr. 05
Pneus	0 fr. 025
Essence et huile	0 fr. 05
Impôts	0 fr. 004
Réparations	0 fr. 01
Total	0 fr. 139

Soit, pour un an :

$$0{,}14 \times 15.000 = 2.100 \text{ francs tout ronds!}$$

D'où, prix sensiblement inférieur à celui des deux ou trois chevaux qui assuraient auparavant le même service... Et surtout gain de temps!

Alors, en effet, que notre médecin passait hors de chez lui environ sept heures par jour, il va pouvoir réduire son absence à deux heures environ, trois heures au maximum. D'où un gain de bien-être qu'on ne peut évaluer en francs, mais qui, cependant, augmentera vraisemblablement le chapitre des recettes, car, répétons-le après tout le monde : le temps, c'est de l'argent.

Enfin, la voiturette instrument de travail, deviendra, le cas échéant, un instrument de plaisir et d'excursion. Quoi de plus agréable que le tourisme à deux, bercé par le ronronnement régulier du moteur?

H. Petit.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LES VÉHICULES INDUSTRIELS

Par PIERRE SOUVESTRE

Le concours des Véhicules industriels s'est affirmé comme un gros succès pour l'industrie automobile ✍ Les enseignements qu'on doit en tirer ✍

A l'heure où paraîtront ces lignes le concours de véhicules industriels aura pris fin ; le concours de fiacres automobiles également. Camions et omnibus, taxi-autos auront réintégré le parc de la Galerie des Machines, d'où ils sont partis le 4 mai. S'il s'est produit quelques défections en cours de route, d'une façon générale les véhicules ayant pris le départ ont été retrouvés à l'arrivée ayant accompli des étapes journalières variant entre 150 et 200 kilomètres.

Les enseignements techniques

Si nous considérons les organes purement mécaniques des véhicules concurrents, nous aurons à distinguer entre les moteurs proprements dits et le châssis.

Les moteurs des quarante concurrents environ qui prenaient part à l'épreuve étaient des quatre-cylindres, à l'exception d'un monocylindre de 9 chevaux et de deux moteurs de deux cylindres. Les fabricants bien inspirés et renseignés par les épreuves précédentes ont imposé le régime lent à leur moteur. Ceux-ci tournaient à mille tours environ et au maximum. Il est à remarquer que les moteurs tournant plus vite ont eu des ennuis : coussinets fondus, jeu dans les bielles, etc.

Les camions du concours ont consommé soit de l'essence ordinaire et parfaite, comme on sait, mais onéreuse, revenant à 40 francs l'hectolitre ; soit l'alcool carburé à 50 0/0. Certains concurrents, satisfaits des expériences tentées avec le benzol, qui ne coûte que 24 fr. 65 l'hecto, s'y sont tenus ; d'autres, plus audacieux, mais heureusement inspirés, ont employé un nouveau produit, le white spirit, sorte d'essence lourde à 750, vendue 27 fr. 75. Ils s'en sont bien trouvés.

En ce qui concerne les types des châssis ils sont assez uniformisés : la plupart possèdent des embrayages à disques métalliques parfois délicats, mais précieux pour les démarrages, surtout lorsqu'il s'agit de mettre en mouvement de lourdes charges. Quant à la transmission, à une marque près, c'est la chaîne qui est en faveur. Majorité de refroidissement par pompe. Minorité par thermo-siphon. Proportion sensiblement égale d'allumage magnéto par haute et basse tension. Telles sont les conclusions générales que l'on peut tirer de l'examen des véhicules du concours.

L'épreuve en elle-même a été plutôt rigoureuse pour les véhicules ; anormale même, en ce sens qu'on a imposé comme toujours aux engins de rester chargés pendant un mois entier ; en ce sens aussi qu'on leur a fait couvrir chaque jour des distances qu'ils n'auront jamais à accomplir dans les exploitations privées. A vrai dire, qui peut le plus peut le moins.

Toutefois, par un concours surprenant de circonstances, tous les obstacles possibles de la circulation industrielle se sont trouvés réunis. Aux pavés redoutables du Nord ont succédé les routes plates de la Champagne. Dans les Vosges, les concurrents ont souffert des sols gras et mous...

En facilitant cette démonstration publique, l'Automobile Club de France a fait œuvre utile. Peut-être lui appartient-il maintenant, pour parachever cette œuvre, de concevoir une réglementation, de choisir des itinéraires plus adéquats aux desiderata tant des fabricants que des clients éventuels. Il y viendra, selon toute vraisemblance.

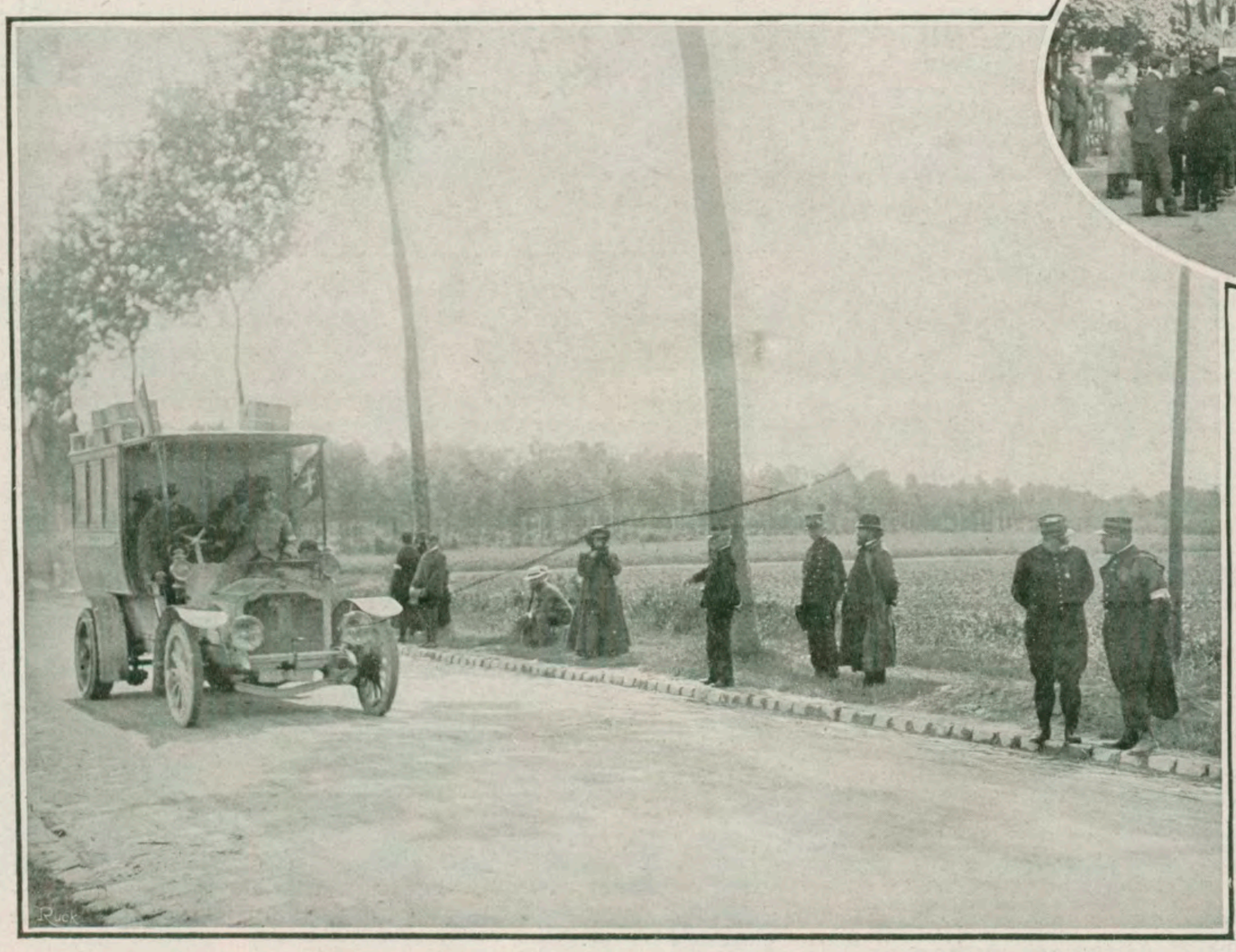
PIERRE SOUVESTRE.

Les contrôleurs officiels.

Les contrôleurs militaires qui accompagnent les véhicules industriels, prennent les instructions avant le départ d'Auxerre.

Le départ d'Auxerre.

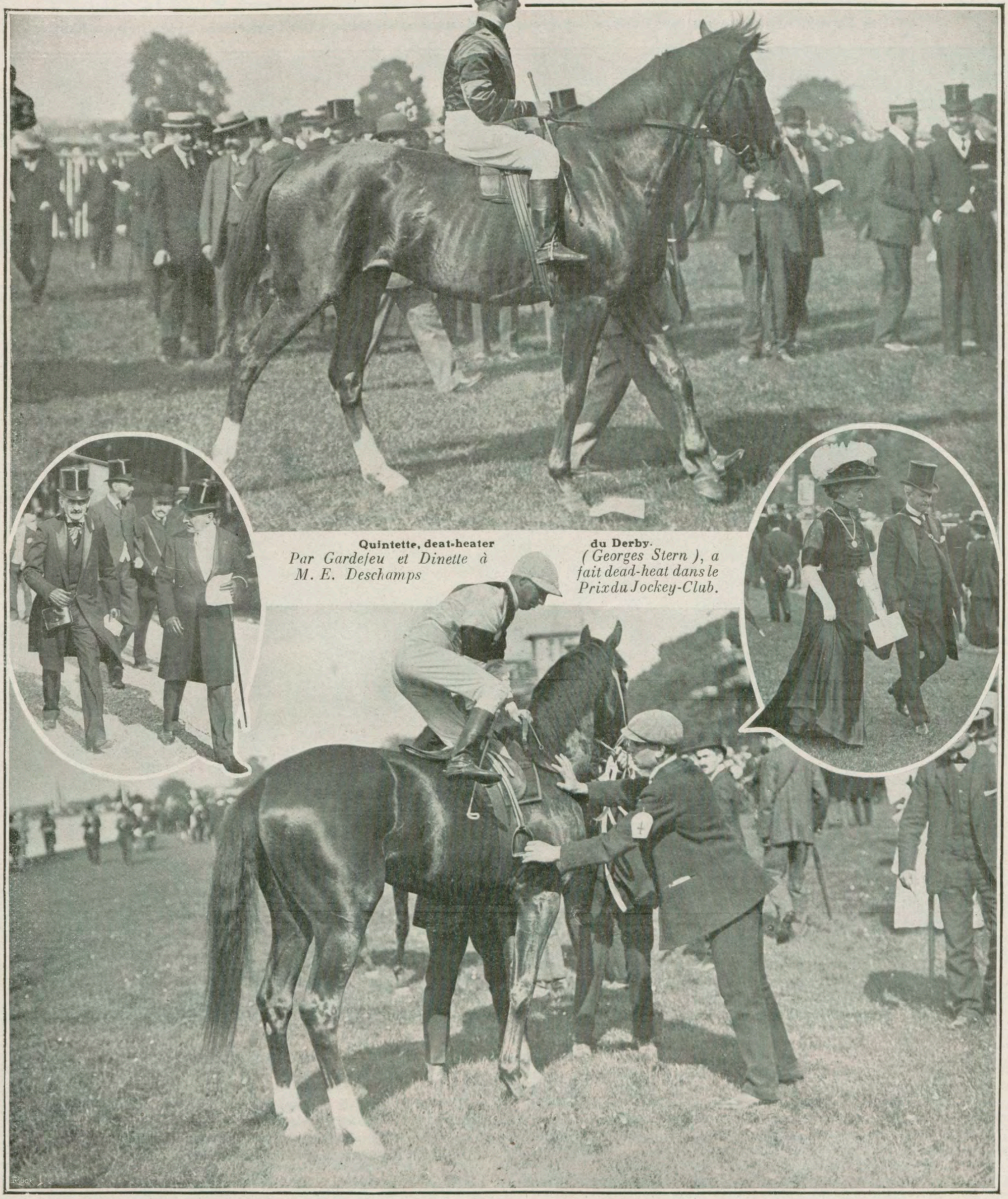
Les véhicules quittent le parc fermé d'Auxerre pour se rendre à Fontainebleau.



La revue des véhicules.

En passant, au cours de la dernière étape, à Villeneuve-Saint-Georges, les véhicules industriels sont contrôlés par le général Laffon de Labédat.

LE DEAD-HEAT DU DERBY



Quintette, deat-heater du Derby.
Par Gardefeu et Dinette à M. E. Deschamps

(Georges Stern), a fait dead-heat dans le Prix du Jockey-Club.

M. E. Deschamps.
M. E. Deschamps, propriétaire de Quintette, qui inscrit pour la première fois son nom sur le palmarès des propriétaires vainqueurs du Derby.

Sea Sick.
Sea Sick, par Elf et Saf Saf, à M.W.-K. Vanderbilt (Milton Henry), vainqueur du Prix du Jockey-Club, avec Quintette. A noter que dans notre dernier numéro, nous donnions les deux dead-heaters comme vainqueurs probables du Derby.

M. et Mme Vanderbilt.
M. W.-K. Vanderbilt, qui a déjà gagné le Derby, avec Maintenon, a renouvelé ce succès avec Sea Sick. Il a envoyé son cheval disputer le Derby d'Epsom.

LA MÉTHODE DE

Par WILLIE LEWIS.

Willie Lewis, avant de quitter Paris, est venu poser dans nos ateliers, avec l'excellent poids moyen Moreau.

LES PRINCIPAUX COUPS

1. Le début du combat. — 2. Rentrée du gauche au flanc, après esquive d'un coup à la tête. — 3. Autre esquive d'un jab (direct raccourci) en rentrant à l'estomac. — 4. Annihiler l'attaque de l'adversaire en se rapprochant et rentrer par un coup à la mâchoire. — 5. Le « shift punch » ou solar plexus, coup favori de Fitzsimmons : on bloque le coup du gauche à la tête et on rentre à l'estomac. — 6. Rentrée par un droit à l'estomac, sur un direct du gauche. — 7. Une faute : coup de coude. — 8. Bloquer le coup de l'adversaire et l'éloigner avec l'avant-bras. — 9. Entre deux reprises. — 10. Quand l'adversaire rentre, bloquer son droit et lui donner un uppercut. — 11. Loop the loop, le coup célèbre de Willie Lewis. Ce coup est utilisé dans le corps-à-corps. Vous tournez le corps à gauche, très vite, et vous frappez d'un uppercut rapide avec le droit.

La grande variété des coups de la boxe américaine rend cette méthode assez obscure pour le profane. Mais, en réalité, ils dérivent tous de quelques-uns qui sont fondamentaux. Alors que les boxeurs anglais aiment beaucoup l'emploi des swings, nous avons tous délaissé ce coup, qui n'est pas très précis et qui demande une dépense de force vraiment inutile. Nous préférons le cross, coup court provenant d'une détente de tous les muscles de l'épaule et arrivant avec une puissance extraordinaire. L'uppercut, coup qui consiste à frapper en dessous, et le direct sont, avec le cross, les trois principaux de la méthode américaine. Regardez les photographies qui illustrent cet article, et vous constaterez que dans toutes les poses, je les ai employés.

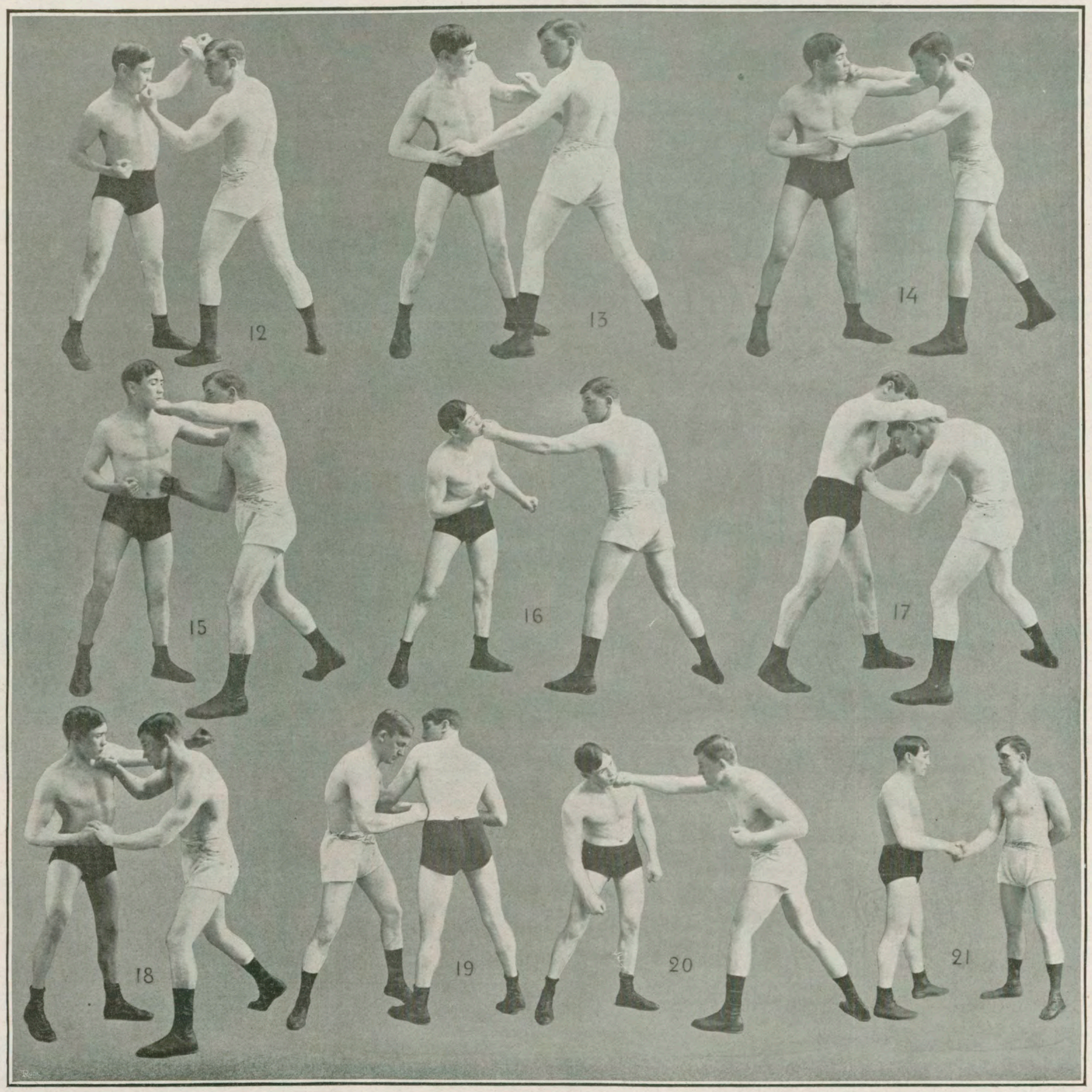
Mais en boxe, savoir frapper est peu, à côté de la science d'esquive. C'est le plus long à apprendre, et, bien entendu, le plus utile. Si vous le voulez bien, je vais tâcher de vous expliquer les principaux coups que j'ai posés avec Moreau.

Dans le cliché 2, Moreau cherchait à me frapper à la tête; pour l'éviter, je me contente de sauter de côté et de rentrer avec le gauche au flanc. Car, principe fondamental, sur toutes les esquives, tâchez de rentrer. Il y a aussi (cliché 3) l'esquive sur un jab, je m'efface à droite, je rentre à l'estomac, par exemple (cliché 4), j'essaie de toucher avant lui par un coup à la mâchoire. Vous ne parez pas, vous vous contentez de vous rapprocher, et de cette façon vous annihilez l'effort du boxeur qui n'a

BOXE AMÉRICAINE

Champion poids moyen

Les clichés représentent les coups principaux de la méthode américaine et ses coups préférés



DE WILLIE LEWIS

12. L'arrêt d'un hook en rentrant par un uppercut du gauche. — 13. Esquive simultanée du gauche et du droit. — 14. Esquive d'une attaque du gauche, en ripostant par un cross à la mâchoire. — 15. Esquive d'une attaque du gauche, en se servant du droit pour toucher à l'estomac et du gauche pour porter un crochet à la mâchoire. — 16. Attaque du gauche, très utile, si elle n'est point fatale, pour le compte des points lorsqu'il n'y a pas de knock-out. — 17. Le combat pendant le corps-à-corps. — 18. Attaque sur une rentrée du gauche, en bloquant le droit et en se servant du droit pour rentrer à la mâchoire. — 19. Dans le clinch (corps-à-corps) : le coup au flanc. — 20. Le fameux doublé de Willie Lewis : il part avec un direct à la figure et le fait suivre d'un cross à la mâchoire. Le knock-out s'en suit. — 21. Time ! Le combat est fini.

plus la place de porter ses attaques, alors que vous qui êtes un peu sur le côté, vous avez toute l'aisance nécessaire pour toucher. Dans le cliché 5, j'ai reproduit le « shift punch » ou solar plexus de Fitzsimmons. Ce coup a rendu célèbre le fameux champion : quand l'adversaire part du gauche à la tête, vous parez comme si vous portiez un cross du droit à la tête, vous portez le corps un peu à gauche et vous envoyez un hook du gauche au creux de l'estomac. Votre homme est nécessairement knock-out. Un coup très utile et que j'aime à employer, d'autant plus que c'est moi qui en suis le créateur, c'est celui que j'appelle « loop the loop » (cliché 10). Il sert dans le corps à corps; vous frappez à la tête jusqu'à ce que l'adversaire dirige sa tête à droite. Alors, très vite, vous tournez le corps à gauche, et vous frappez d'un uppercut rapide et violent. Parmi les autres coups que j'ai posés et qui nécessitent des explications, je n'en trouve plus qu'un, celui qu'on appelle en Amérique le « doublé de Lewis » (cliché 9) : il consiste à porter un direct à la figure et de le faire suivre d'un cross à la mâchoire. S'il est bien appliqué vous avez une chance pour être vainqueur.

WILLIE LEWIS.

La Vie au Grand Air

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB A CHANTILLY

Par RENÉ RIONDET

La réunion du Derby a été magnifique : quant à l'épreuve elle-même, ses incidents et l'acharnement de sa lutte finale ont soulevé l'émotion et l'enthousiasme des nombreux spectateurs

FAVORISÉE par le temps, la réunion du Derby a remporté un succès éclatant. D'un bout à l'autre, la course a été passionnante, et, comme dans les pièces bien charpentées, l'intérêt est allé en augmentant jusqu'au dénouement. Dès le départ, en effet, les grands premiers rôles ont figuré en bonne place, le leader Sebenico étant immédiatement suivi par Sea Sick et Kenilworth, qui précédaient de peu Quintette, Northeast, Weber II et Grill Room. L'ordre se maintenait sans grandes modifications jusqu'aux tournants; puis Sebenico disparaissait et le peloton se resserrait, si bien que, dans la première partie de la ligne droite, à la hauteur du puits, Kenilworth à la corde et Sea Sick en dehors étaient flanqués à leur gauche de Quintette, suivi lui-même à sa droite par Weber et à sa gauche par Northeast; parmi ce groupe, Grill Room, mal engagé à la corde, était pris, comme dans une souricière; peut-être son jockey, Barat, avait-il pensé que Kenilworth s'effondrerait et qu'il pourrait prendre sa place; peut-être avait-il été simplement amené là par la force des choses. Toujours est-il qu'une fois enfermé, il a voulu se dégager; il a cru voir s'ouvrir un jour et s'y est précipité; son cheval, qui n'avait pas la place suffisante, a trébuché et est tombé, gênant Holbein et causant la chute de Pomard. Durant cet émotionnant accident, la lutte se continuait, âpre et sévère, entre les premiers; un moment, Northeast, survenant dans de belles foulées, donnait l'impression qu'il allait mettre ses concurrents d'accord; Sea Sick avait aussi une détente qui semblait devoir lui assurer nettement l'avantage; mais Quintette répondait courageusement aux sollicitations de son jockey, remontait peu à peu Sea Sick et finissant plus fort que lui, parvenait à faire dead heat sur le poteau. Derrière eux, Kenilworth s'était maintenu second, à une encolure, avec une opiniâtreté remarquable; quant à Northeast, quatrième, à une tête, il précédait Weber II de deux longueurs.

Emballé par le spectacle de cette émulation des jockeys et des animaux rivalisant d'ardeur, de vigueur et d'adresse, le public acclama vigoureusement vainqueurs et vaincus. La fin de course fut si passionnante, que l'on ne songea même pas à se plaindre de la déconvenue qu'elle venait d'apporter. Car enfin, on venait à Chantilly pour avoir quelque idée sur la valeur des représentants de la génération; or, on en savait autant le soir avec le résultat, que le matin avant la course. Il semble que, cette année, un dieu subtil s'amuse à brouiller les cartes et s'efforce de maintenir l'intérêt de l'imprévu pendant toute la série des épreuves classiques. Contre son ordinaire, le Derby obscurcit le Grand Prix et donne libre carrière à tous les espoirs. Doit-on conclure, maintenant, que la génération est médiocre? Si l'on s'en rapporte au chronomètre, on voit que Quintette et Sea Sick ont fourni un meilleur temps que leurs prédécesseurs immédiats, Mordant et Maintenon. Mais alors, pourquoi tous ces chevaux ne seraient-ils pas excellents? C'est peut-être trop beau pour être vrai : en tout cas, espérons que le Derby d'Epsom et le Grand Prix pourront nous fournir quelque éclaircissement. Cependant les montes ne seront plus les mêmes et cela contribuera peut-être à modifier le résultat. RENÉ RIONDET.

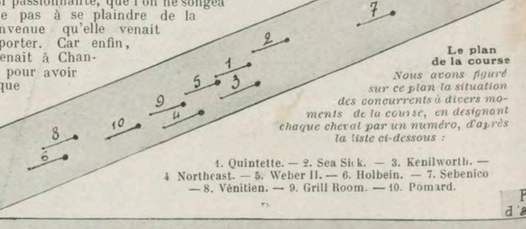
Sebenico Kenilworth Sea Sick Weber II Quintette Grill Room Pomard Vénitien Holbein

A 400 mètres du départ.

Après une première tentative, les concurrents se sont élancés dans d'excellentes conditions. Sebenico n'a pas tardé à prendre la tête.

L'entraîneur Duke et ses jockeys.

L'habile entraîneur de M. Vanderbilt, fait ses dernières recommandations à ses jockeys M. Henry et J. Childs.



Le plan de la course

Nous avons figuré sur ce plan la situation des concurrents à divers moments de la course, en désignant chaque cheval par un numéro, d'après la liste ci-dessous :

1. Quintette. — 2. Sea Sick. — 3. Kenilworth. — 4 Northeast. — 5. Weber II. — 6. Holbein. — 7. Sebenico — 8. Vénitien. — 9. Grill Room. — 10. Pomard.

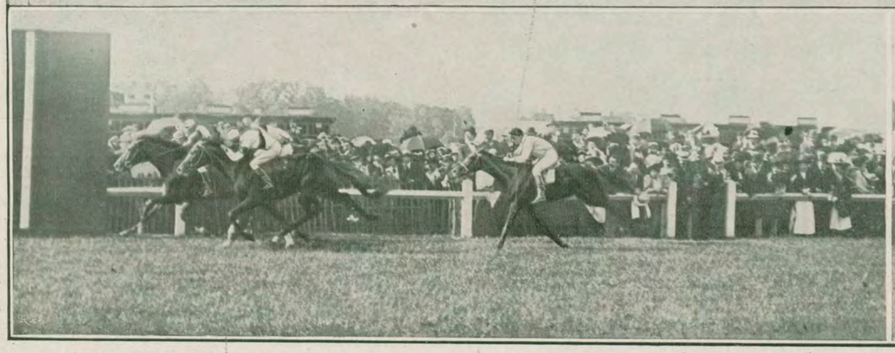
Vénitien Grill Room Weber II Northeast Holbein Quintette Kenilworth Sea Sick Sebenico

Au tournant du Château.

Sebenico assure un train soutenu. Quintette, Holbein et Northeast améliorent leur position.

Barat rentre au pesage.

Barat, soutenu par d'Ockhuysen, rentre la clavicule cassée, après sa chute avec Grill Room



Quintette et Sea Sick Kenilworth Northeast Weber II

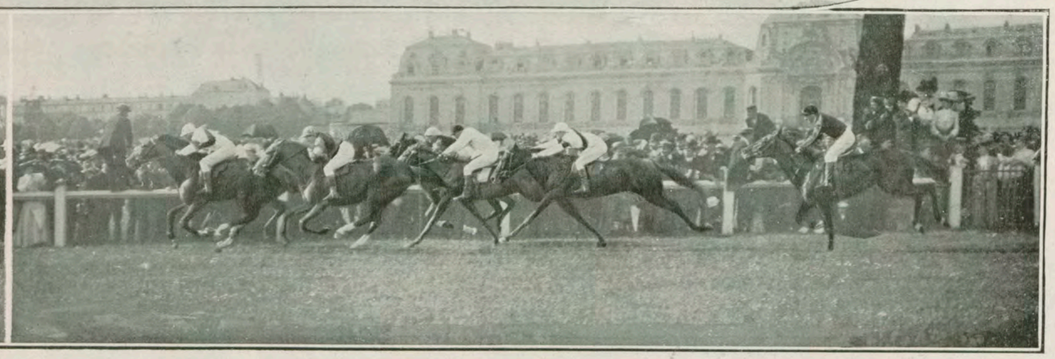
L'arrivée du Derby.

Dans une arrivée magnifique, G. Stern amenait Quintette dans un effort désespéré sur Sea Sick. Le cheval se livrait généreusement et parvenait à passer le poteau dans la même foulée que son concurrent, laissant l'impression qu'un peu plus loin il aurait gagné sans partage.

Sea Sick Kenilworth Quintette Northeast

A 250 mètres du poteau.

A ce moment, Sea Sick vient de régler définitivement Kenilworth. Quintette et Northeast vont lui livrer le dernier assaut.



Sea Sick et Kenilworth Quintette Grill Room Weber II Northeast Holbein

Dans la ligne droite à la hauteur du puits.

Peu après l'entrée de la ligne droite, Sebenico lâchait et Kenilworth, prenant sa place à la corde, passait en tête. Il était aussitôt attaqué par Sea Sick auquel il devait opposer une résistance désespérée. Quintette suivait en troisième position. Quant à Grill Room, mal engagé le long de la corde, il devait 100 mètres plus loin rouler par terre, gênant Holbein et entraînant Pomard dans sa chute.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le Shark-King, *capitaine Mme Denis, qui vient de remporter la Coupe d'Alger, en 56 m. 2 s. 4/5.*

A SOIXANTE A L'HEURE

Dans un récent article, dont on ne saurait précisément dire s'il est humoristique ou sérieux, notre confrère Georges Auriol vante les joies du 60 à l'heure. Il est de fait que c'est bien là la vitesse idéale, celle qui permet de voir le paysage à souhait sans s'éterniser le long des routes, de passer assez vite d'une région à une autre, sans craindre la monotonie des sites, et de franchir les campagnes sans effrayer les indigènes, sans faire mal à un chien ni écraser une poule.

A 60 à l'heure, on est un chauffeur, au-dessus, on commence à devenir un chauffard. A cet allure, il n'est pas un obstacle qu'on ne puisse éviter si on est prudent, un caniveau qu'on ne puisse voir assez tôt pour ralentir avant d'y avoir trop outrageusement secoué ses invités.

Mais il ne s'en suit pas, comme on pourrait croire, que c'est à 60 à l'heure qu'il faut traverser les villes et les villages. Je viens d'avoir le plaisir de faire les 1.200 kilomètres de Paris-Bordeaux et retour avec celui que je considère comme le maître incontesté du volant, avec Théry. Je crois être monté avec tout ce qui a un nom parmi les conducteurs.

Je dois dire qu'il n'en est pas un qui m'ait donné la même sensation de rectitude dans les lignes droites, de sûreté dans les virages. Avec lui, jamais la moindre, je ne dirai pas émotion, mais même sensation. On en manque plutôt et on se prend à regretter les virages hardis de quelques-uns, dont l'adresse audacieuse vous donne parfois ce petit frisson au virage que vous connaissez bien.

Eh bien, jamais Théry ne traverse un village en vitesse. A chaque virage, il ralentit, il corne à chaque carrefour. On blaguerait un amateur qui prendrait autant de précautions.

Et cependant, partis de Paris à midi, nous étions pour dîner à Ruffec. Car le tout n'est pas tant de dévorer les traversées de villes, que de ne pas perdre de temps en pleine campagne. La 32 chevaux six-cylindres Brasier est aussi une voiture si régulière que c'est un plaisir de la mener. Pensez que nous ne changeâmes qu'une fois de vitesse, dans la côte de Pétignac! La six-cylindres Brasier et Théry, c'est le confortable du Chemin de fer de l'Etat... avec la vitesse en plus.

MARCEL VIOLLETTE.

Le renflouement du Fiat-Gallinari, *qui sombra à Monaco, la veille du Meeting des Canots automobiles.*

CYCLISME

Le départ du Circuit du Gard pour cyclistes et motocyclistes, couru sur un parcours de 200 kilomètres.

LES HOMMES DE LA SAISON

Maintenant que la saison est suffisamment avancée, voulez-vous que nous étudiions l'état actuel de nos sprinters? Quel sera l'homme de la saison? Quel est celui qui glanera les triomphes officiels? Quel est celui qui recueillera les lauriers officieux?

Ceux-ci seront, j'en suis convaincu, l'apanage de Major Taylor, qui sera revenu plus vite en forme que l'année dernière, et qui ne court jamais le dimanche. Et il sera sans doute le seul vainqueur des épreuves de semaine. Mais pour les classiques? A qui la palme?

Là, le jeu des pronostics est moins facile. Cinq ou six hommes se détachent du reste du lot, mais ils se tiennent de bien près les uns les autres Ce sont Ellegaard, Rutt, Friol, Poulain, Hourlier. Et je crois qu'ils se tailleront la part du lion. Friol n'a pas encore retrouvé sa forme. Peut-être est-elle aux objets perdus je lui conseillerai d'aller y voir. Poulain est bien le meilleur français actuel, et je crois qu'il sera notre plus sûr représentant de 1908. Hourlier pourrait nous procurer des surprises, mais il est depuis bien peu de temps promu étoile de première grandeur. Restent Ellegaard et Rutt. Ellegaard est l'énigme du cyclisme. Depuis le temps que court ce diable d'homme, il possède toujours cette merveilleuse souplesse et cette vitesse qui lui ont procuré tant de victoires. Mais Rutt est le sprinter qui semble vouloir à tout prix cette année la grosse part du gâteau. Son rival direct est le Danois, et, je crois que toutes les grandes épreuves se réduiront à des matches entre ces deux coureurs, aussi sympathiques et aussi sérieux l'un que l'autre.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 24 au 29 Mai

AUTOMOBILE

Jeudi 28 mai.

Coupe de Catalogne (252 kilomètres) : 1. Giuppone, en 4 h. 23 m; 30 s.; 2. Brousolles, en 4 h. 31 m.; 3. Rodrigues, en 4 h. 34 m. 30 s.. 4. Dupont, en 4 h. 55 m. 3 s.

CYCLISME

Dimanche 24 mai.

Buffalo. — *La Roue d'Or :* 1. Darragon, 3 points ; 2. Walthour, 5 points; 3. Wills, 7 points; 4. Parent, 9 points.

Prix Tommaselli : 1. Rutt; 2. Ellegaard, à une demi-longueur ; 3. Sherwood.

Jeudi 28 mai.

Buffalo. — *Match de vitesse :* 1. Ellegaard, 3 points; 2. Poulain, 6 points ; 3 Major Taylor, 9 points.

Match Darragon-Walthour : 1. Darragon ; 2. Walthour.

ATHLÉTISME

Dimanche 24 mai.

Challenge du Comité (1.609 mètres) : 1. Key Su; 2. Quillebœuf; 3. Moret.

Challenge du Mille (1.609 mètres) : 1 Daubin: 2. de Fleurac ; 3. Filliâtre ; 4. Tabouret.

HIPPISME

Dimanche 24 mai.

Chantilly. — *Prix de Diane* (50.000 francs, 2.100 mètres) : 1. Médéah, à M. Ed. Blanc (G Stern); 2. Sauge Pourprée; 3. Amande. (17 partants.)

Prix Hédouville (10.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Pyrénéen II ; 3. Biniou. (3 part.)

Mardi 26 mai.

Saint-Ouen. — *Prix Fleurissant* (10 000 francs, 3.400 mètres) : 1. Taïdoun, à M. E. Thiébaux (Parfrement) ; 2. Pimlico ; 3. Endymion. (7 partants.)

Jeudi 28 mai.

Chantilly. — *Prix La Rochette* (40.000 francs, 4.400 mètres) : 1. Rabat Joie, à M. Pl. Hanse (Barat); 2. Cheikh ; 3. L'Inconnu. (8 partants.)

Prix de la Pelouse (10 000 francs, 3 000 mètres) : 1. Good Melton, au baron de Rothschild (Barat); 2. Coutras ; 3. La Bombe. (6 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

C'est sans prétentions littéraires, sans autre désir que de laisser quelque trace des souvenirs de la grande bataille que fut le « Tour de France », c'est un bon et brave petit volume que vient de faire paraître Baugé sous le titre *Lettres à mon Directeur.*

Il règne dans ce volume un entrain juvénile remarquable : c'est de la gaîté bon enfant qui circule partout, avec une petite pointe émue devant des mots à l'emporte-pièce des coureurs.

ATHLÉTISME

Le lancement du yacht Shamrock IV, *à Sir Thomas Lipton, qui va aller disputer la Coupe America.*

LA BOXE FRANÇAISE

Après le dur assaut que vient de subir la boxe française, lors du combat Meekins-Chabrier, où elle fut, peut-on dire, knock-out, il convenait qu'un maître de la méthode nationale, nous conviât à voir ce qu'elle pouvait donner. C'est ce que vient de faire Castérès. Et à la soirée qu'il a donnée au bénéfice de ses prévôts, il nous a présenté des matches de boxe anglaise et de canne, mais il ne s'est pas amusé à nous montrer un boxeur français opposé à un amateur de canne, ni un boxeur anglais à un cul-de-jatte.

Ce qu'il a tenu à nous prouver, c'est que la boxe française est avant tout un sport excellent pour les personnes qui, occupant des situations sédentaires, ne peuvent prendre l'exercice nécessaire à l'hygiène de leur corps.

Comme sport de spectacle, la boxe anglaise passionnera toujours plus que la française. Mais je ne pense pas que ceux qui la pratiquent le fassent pour atteindre la science d'un Willie Lewis, l'endurance d'un Jewey Smith. Entre ces deux catégories existe le même écart qu'entre ceux qui jouent la comédie de salon et Mounet-Sully.

C'est pour cette raison qu'il est odieusement ridicule de prétendre que la boxe française se meurt, que la boxe française est morte. Tant qu'il y aura des sportsmen qui pratiqueront l'art du self defence pour leur santé, ils préféreront notre méthode nationale, tant qu'il y aura des maîtres comme Castérès ou Charlemont, la boxe française ne pourra pas péricliter, enfin, tant qu'on voudra éprouver de fortes émotions, on ira voir des combats de boxe anglaise.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Le lieutenant Jenoglio, sur Pouff, vainqueur du Championnat du Cheval d'Armes, à Rome.

LE PUBLIC DES COURSES

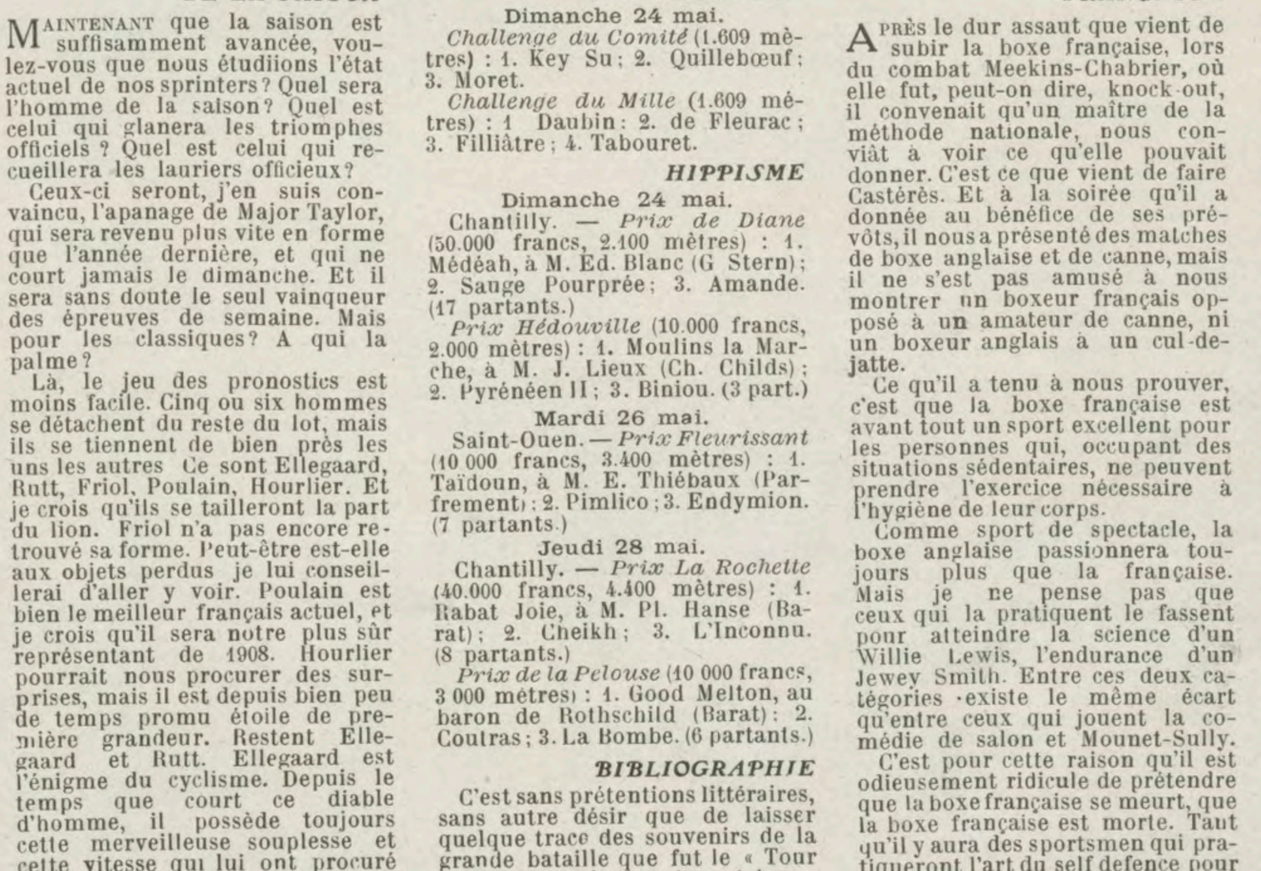
Le public des courses constitue un milieu vraiment très spécial, en ce sens que c'est en lui qu'on peut le mieux découvrir la véritable psychologie de la foule. Il semble que, de par les études auxquelles il se livre, il devrait être rassis et pondéré; en effet, il passe son temps à raisonner, il accumule les données pour en tirer des conclusions, il compare les poids, apprécie les distances, classe la valeur des chevaux et l'habileté des jockeys. Puis, de tout cet amalgame, qui se combine dans son cerveau, jaillit la sélection. Certes, il arrive bien des fois que celle-ci n'est pas la résultante normale des prémisses qui ont été posées; mais il y a là, malgré tout, une sorte de gymnastique intellectuelle qui devrait avoir des effets excellents.

Il n'en est rien. Et cette foule, dont toutes les facultés semblent tendues vers le raisonnement, est soumise plus qu'aucune autre aux mouvements irréfléchis. On s'en aperçoit précisément lorsqu'il s'agit de paris. Voici, par exemple, le phénomène de la prise : avant chaque course on distribue des petits papiers indiquant, à divers moments, la cote probable du pari mutuel; on peut ainsi se rendre un compte approximatif des fluctuations du marché. Or, dès que la cote d'un concurrent baisse, immédiatement une partie du public se précipite à la suite du mouvement; performances, papier, sélection, rien n'existe: tout raisonnement est aboli; on joue la prise avec une docilité dont les moutons de Panurge pourraient être jaloux.

On s'en aperçoit aussi lorsqu'il s'agit des personnes. C'est alors une véritable réduction de la politique, pas de la politique d'aujourd'hui, dont la plupart se désintéressent, par scepticisme ou par lassitude, mais de la politique de l'antiquité, qui était le reflet même de la vie et qui évoluait autour de la place publique. La foule est maintenant aussi versatile qu'elle l'était autrefois : qu'un jockey ou un entraîneur remporte des succès, on l'acclame, on lui tresse des couronnes; vienne la mauvaise chance, du jour au lendemain, ce sont les sifflets qui le saluent; on l'abreuve de soupçons malveillants et d'insultes.

Ainsi, plus ça change et plus c'est la même chose.

BOIARD.



AU STADE DE LONDRES

Le jour de l'ouverture de l'Exposition Franco-Britannique, a été inauguré le Stade de Londres, où seront organisés les Jeux Olympiques. Toutes les sociétés de gymnastique d'Angleterre, et même des sociétés féminines, avaient envoyé des délégations.

Heather, à Miss Hutton, monté par M. J. Barron, vainqueur du Grand Prix de la Coupe, à Madrid.

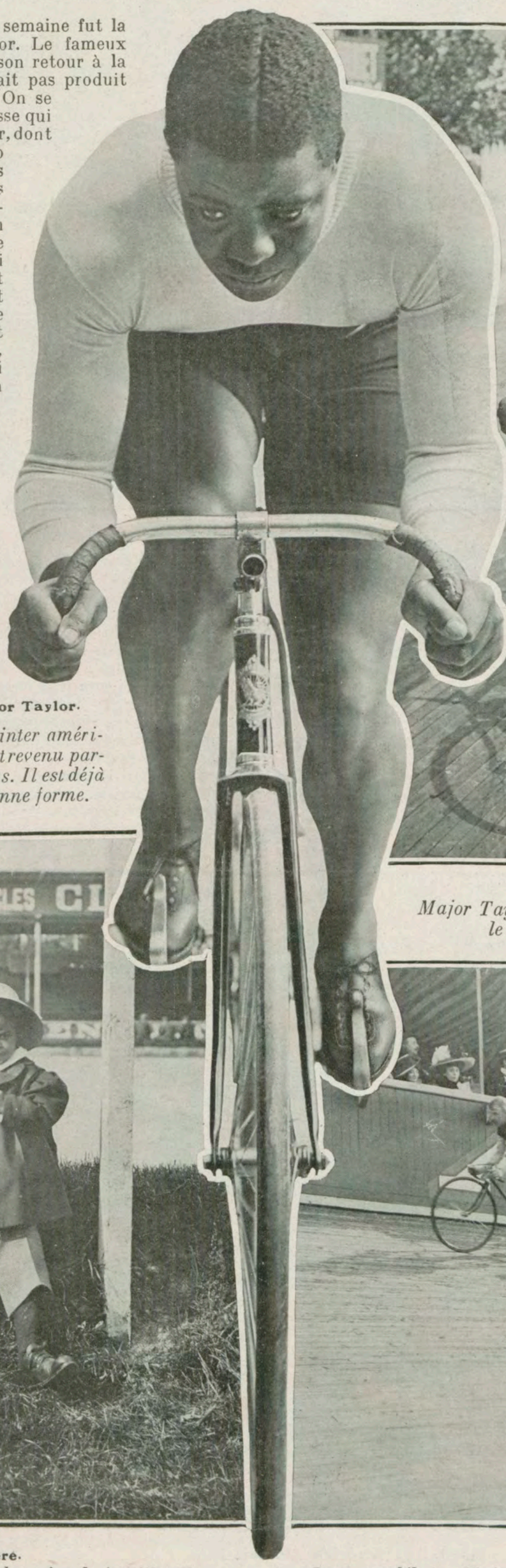
LA RENTRÉE DE MAJOR TAYLOR

Major Taylor est revenu en France — Sa saison sera encore plus fructueuse que celle de l'an dernier — Le Championnat de France de 100 kilomètres derrière motocyclette

Le gros événement de la semaine fut la rentrée de Major Taylor. Le fameux sprinter noir, lors de son retour à la piste, l'an dernier, n'avait pas produit une impression très favorable. On se souvient de la campagne de presse qui fut faite contre ce pauvre Taylor, dont le seul tort était d'être resté trop longtemps au repos. Mais, si ses débuts furent laborieux, vous vous rappelez qu'il termina glorieusement sa saison et qu'aucun champion ne put le menacer. Le Taylor de 1907 n'était pas celui de 1908 : il était épais, il avait du ventre, on sentait qu'il avait les muscles engourdis et lors de sa rencontre avec Poulain, il était plutôt piteux. Le mauvais temps, le froid, la pluie semblaient aussi s'être ligués contre lui. Il n'en est plus ainsi.

D'abord, avant de s'embarquer, le nègre volant a pris part à quelques courses. Il s'entraîne depuis pas mal de temps, et nous devons nous attendre à le voir bientôt jongler avec ses adversaires. Pour peu que la température soit propice, nous aurons, soyez-en certains, le lundi de la Pentecôte, un Taylor complètement prêt.

A prendre le résultat brutal de son premier match, le nègre ne semble pas en très brillante condition. Il est en effet arrivé trois fois dernier, derrière Ellegaard et Poulain. Mais il faut songer à une chose, c'est que le Danois est actuelle-



Major Taylor.

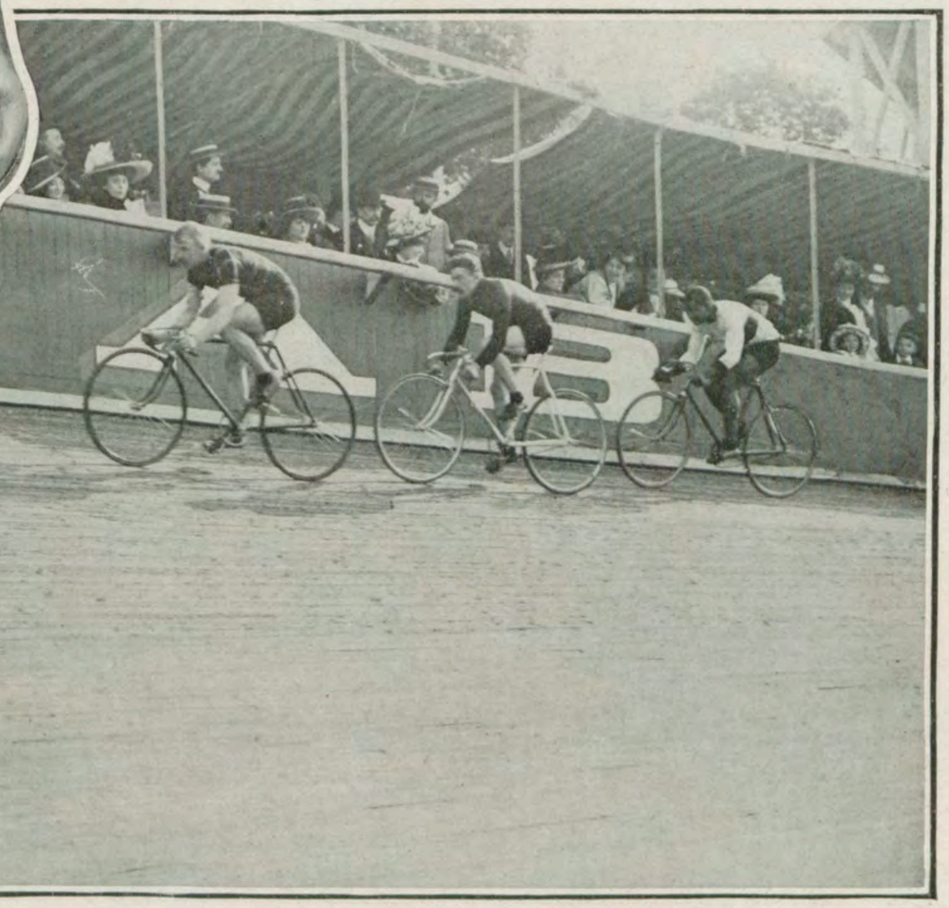
Le sprinter américain est revenu parmi nous. Il est déjà en bonne forme.

Les deux champions nègres

Major Taylor se fait lancer par son camarade Sam Mac Vea, qui le projette comme il ferait d'une boule de bowling.

Un bon père.

Major Taylor est avant tout un bon père de famille. Il a une petite fille délicieuse, qui assiste à toutes ses courses et qui donne son opinion sur les adversaires de « papa ».



La première rencontre.

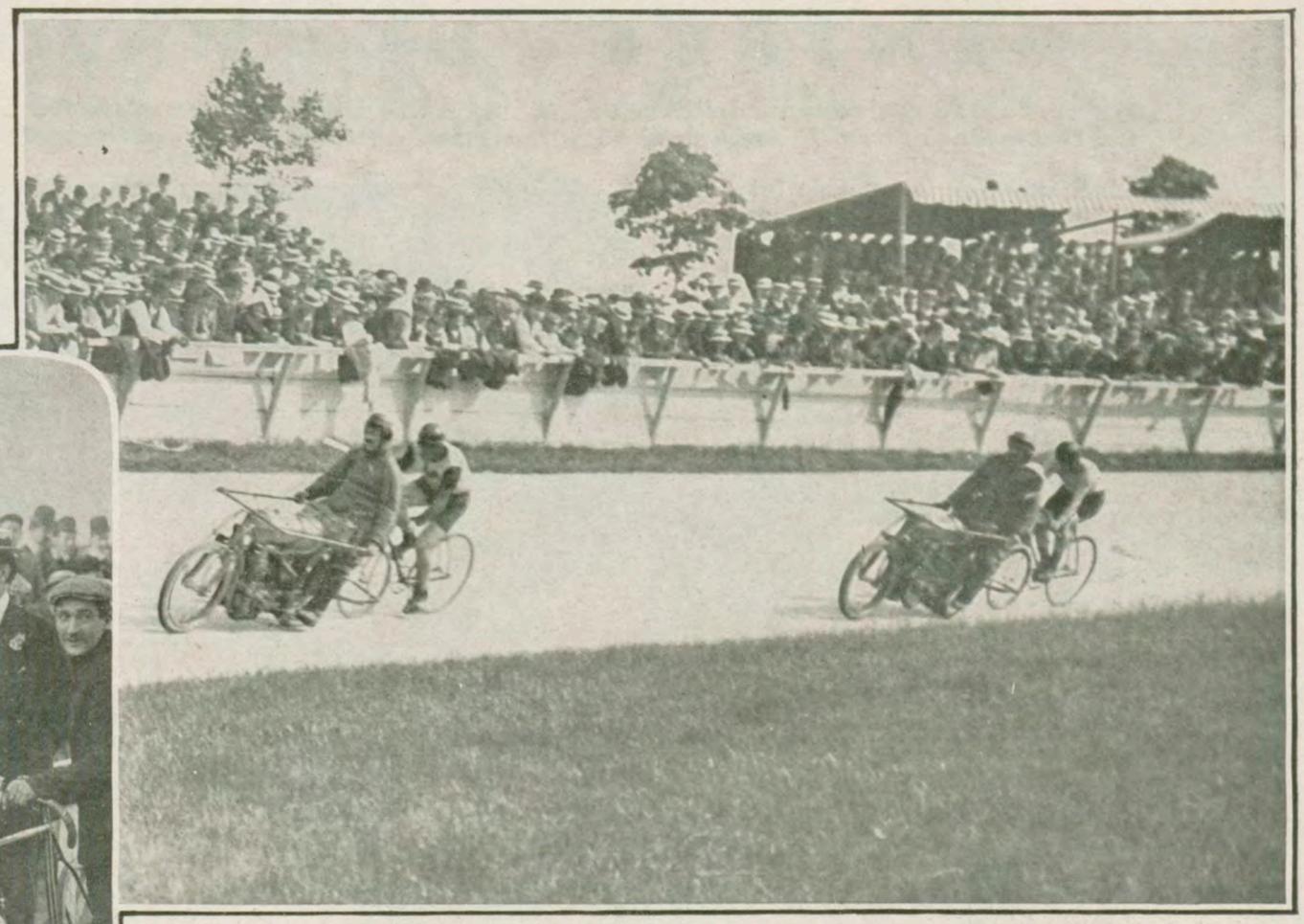
Pour ses débuts, Major Taylor était opposé à Ellegaard et à Poulain. Il a fini dernier, mais a prouvé qu'il était près de sa meilleure forme. Ellegaard a triomphé. (*Bicyclette* Peugeot, *pneus* Continental.)

ment dans une forme éblouissante, que Poulain a toujours été brillant sur la piste en bois de Buffalo et que Major Taylor n'a pas été écrasé, tant s'en faut. Oui, il a fini dernier, mais une fois à une longueur et deux fois à une demi-longueur du vainqueur. Et les deux cents derniers mètres ont été accomplis dans un temps très brillant.

Ce début fait prévoir que les champions n'ont plus qu'à bien se tenir, car les jours de fête et le jeudi soir à Buffalo, ils risquent

Parent revêt le maillot tricolore.

Parent a couvert les 100 kilomètres du parcours en 1 h. 19 m. 35 s. 4/5. Darragon, souffrant, a abandonné au 57e kilomètre, n'ayant pris le départ que pour faire honneur à son engagement.



Parent passe Simar.

Parent a remporté le Championnat de France des 100 kilomètres derrière moto, en triomphant de Guignard, à 8 tours, Contenet, à 10 tours, Dussot, à 18 tours, Léonard, à 20 tours, Simar, loin.

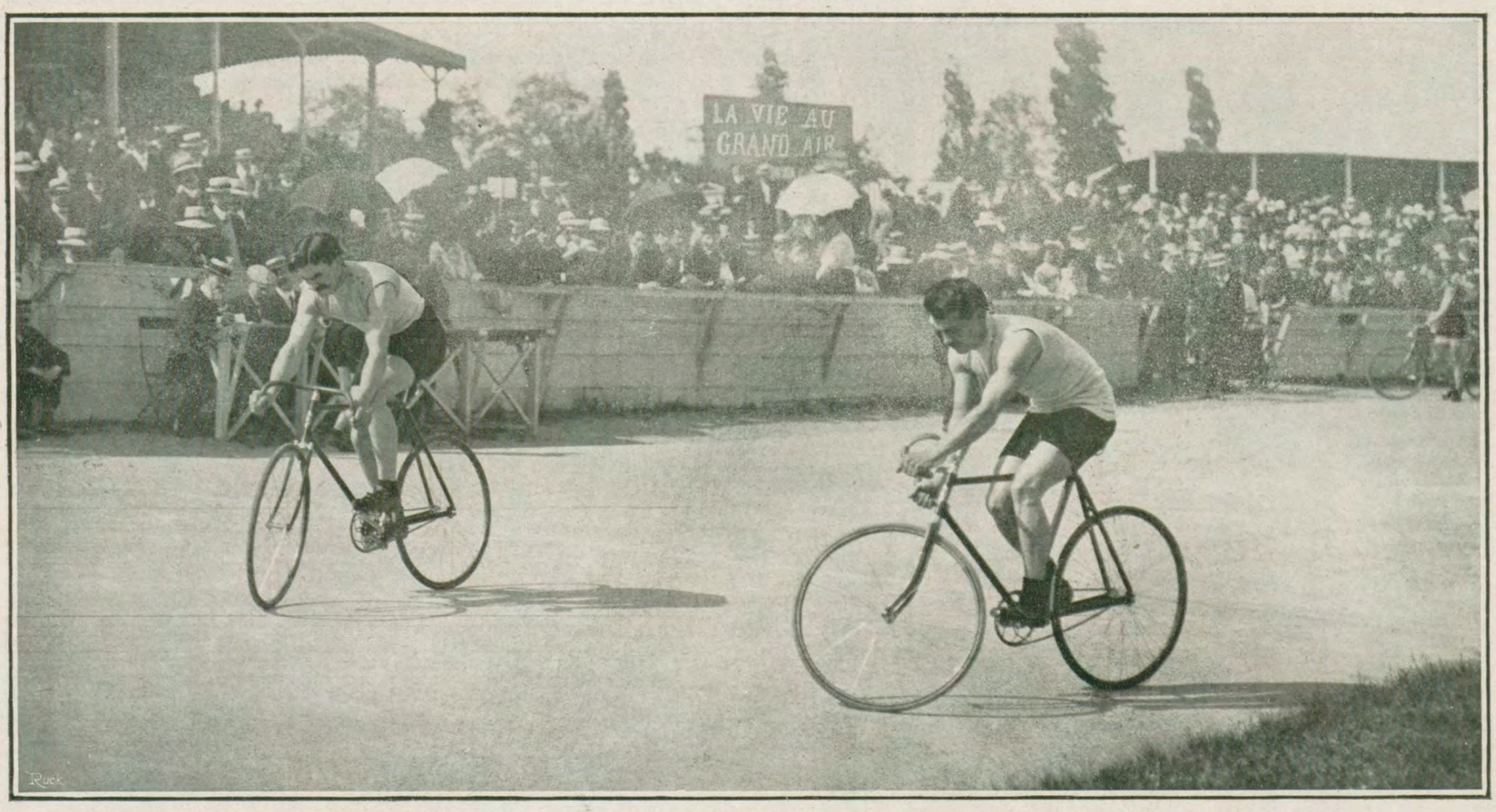
de se contenter d'admirer la roue arrière du fameux nègre. Ils récolteront des victoires dominicales, puisque, Major Taylor refuse toujours de courir le dimanche.

La réunion du Championnat de France nous a réservé une grosse surprise. Darragon, le grand favori, celui sur lequel tout le monde comptait et que personne ne semblait pouvoir battre, a été battu. Il est vrai qu'il était souffrant, et qu'il a dû abandonner au 57e kilomètre. Mais je m'obstine à prétendre que Darragon resta le véritable champion.

C'est Parent qui a triomphé ; couvrant les 100 kilomètres, en 1 h. 19 m. 35 s. 4/5, devant Guignard, Contenet, Dussot, Léonard et Simar.

Au cours de la réunion, se disputa aussi la revanche Hourlier-Friol. Hourlier a remporté les deux manches du match avec facilité. Je crois que je ne m'étais pas trop avancé, l'an dernier, en prétendant que Friol n'avait qu'une saison dans les jambes. Que je suis donc heureux de constater que je ne me suis pas trompé.

JACQUES MORTANE.



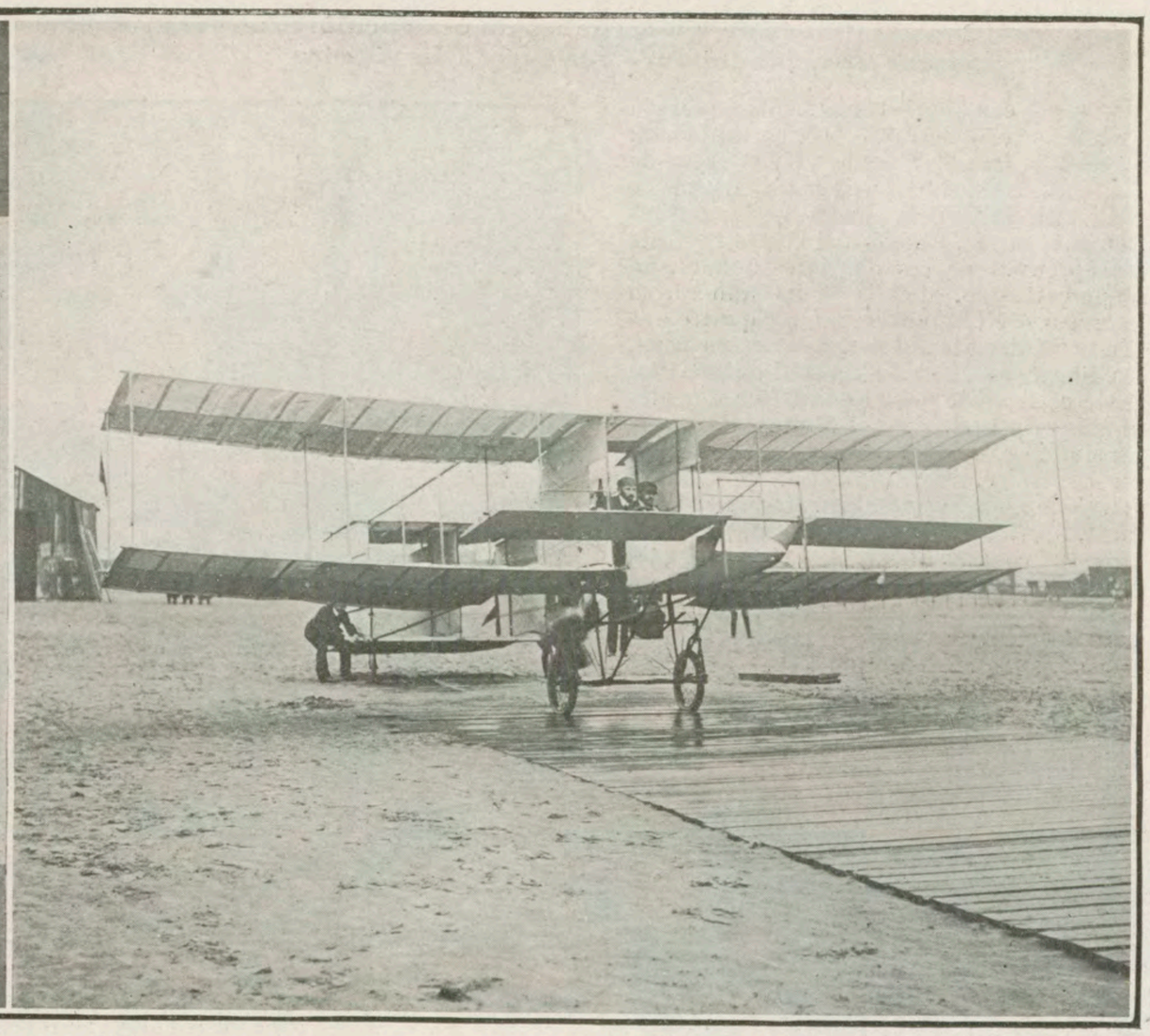
Le match Hourlier-Friol. Un sur-place.

Friol, ayant prétendu n'avoir pas été battu régulièrement par Hourlier, dans le Championnat de France, se rencontrait, dimanche dernier, avec son vainqueur. Dans les deux manches, Hourlier a remporté la victoire, la première fois par trois longueurs, la seconde, par une demi-longueur. (*Bicyclette* Peugeot.)

FARMAN BAT DES RECORDS

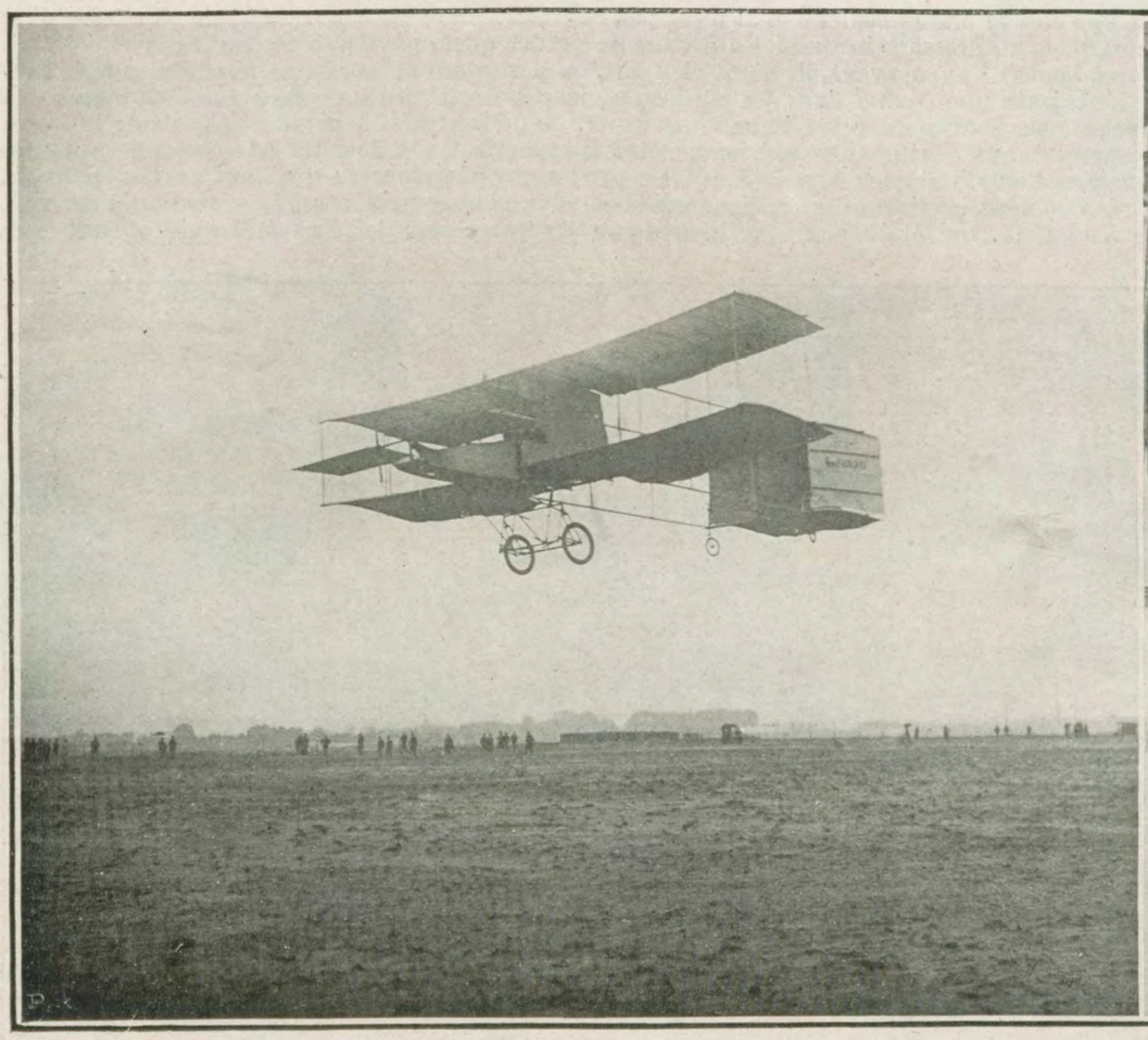
L'affiche de Farman, à Gand.

Dans toutes les rues de Gand, les murs sont sillonnés d'affiches, annonçant les essais d'Henri Farman.



Le départ du vol à deux.

Henri Farman s'élance, en compagnie de M. Ernest Archdeacon, sur un plancher qui permet à l'appareil de ne pas s'embourber.



En plein vol.

Henri Farman ayant à son bord M. Ernest Archdeacon, couvre 1.241 mètres à une hauteur d'environ 7 mètres (moteur Antoinette, *toile* Continental).

Après le record.

Henri Farman et Ernest Archdeacon, acclamés par la foule, sont la proie des photographes.

Nos aviateurs voyagent. Pendant que Delagrange battait à Rome le record de la durée, restant 15 m. 25 s. en l'air et parcourant 12 kilom. 750 (moteur Antoinette, toile Continental), Farman à Gand parcourait 1.241 mètres avec un passager, puis volait seul à 12 mètres (moteur Antoinette, toile Continental).

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro les clichés du Prix Blanchet et du match Rowing-Marne.

LE GRAND STEEPLE-CHASE

Par RENÉ RIONDET

Constatations sur les épreuves de ces dernières années — Parmi les concurrents, Royal Visiteur et Adonis II posent une candidature sérieuse à la victoire

A ceux qui veulent disséquer la chance des concurrents du Grand Steeple et s'efforcer de discerner le gagnant, il semble bien vain de vouloir accumuler les raisonnements serrés. En effet, si l'on se rappelle les épreuves de ces dernières années, on s'aperçoit que, depuis trois années, la course a été remportée par un quatre ans d'une médiocrité notoire. Les Grosse Mère, les Burgrave II et les Canard ont eu tout juste ce trophée pour les illustrer dans les annales du turf. Faut-il croire qu'il y a là un simple effet du hasard ? Faut-il y voir, au contraire, une indication précieuse ? L'avenir nous l'apprendra. Mais, en attendant, il est tout au moins permis d'épiloguer sur ce fait. Il semble que les usages récemment adoptés sont responsables de la situation : plus nous allons, moins on apprend aux sauteurs à sauter. Ce que l'on cherche à obtenir de leur part, c'est de passer à travers les obstacles, résolument, sans perdre de terrain. Peu importe qu'ils accrochent ou manquent de tomber, pourvu qu'ils repartent de plus belle, après l'incident. Le steeple-chase est devenu peu à peu une course plate accidentée. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, de voir triompher des quatre ans, auxquels un dressage incomplet a permis de garder quelque vitesse de leur carrière de plat. On les prépare spécialement : auparavant, ils n'ont rien fait, ou pas grand chose ; ils ne feront plus rien dans la suite. Ils ont tout juste une course dans les jambes, et leur propriétaire en retire 140.000 francs qui l'encouragent à recommencer avec un autre, l'année suivante. Je ne fais grief à personne d'agir de la sorte : il faut bien s'accommoder aux coutumes de son temps. Mais il appartient aux Sociétés intéressées de remonter le courant et d'indiquer la voie à suivre, par les moyens efficaces qui sont en leur pouvoir.

Si nous nous inspirons des enseignements récents, si nous nous rappelons surtout l'exemple de Violon II, qui était pourtant bien digne de remporter le Grand Steeple et qui dut,

Journaliste.

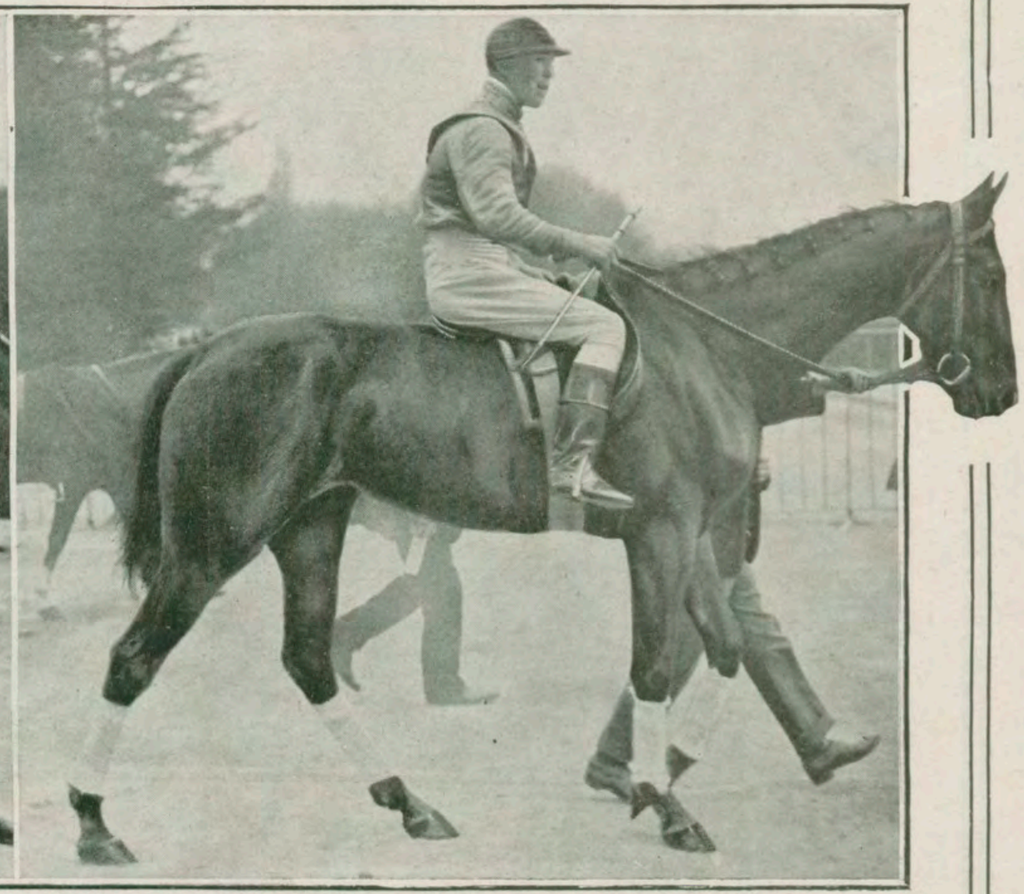
Par Le Mazarin et Mademoiselle de Jouanin, 7 ans, déjà troisième dans cette épreuve en 1907, représentera, avec Dandolo, les couleurs sympathiques de M. Fischhof.

Dandolo.

Par Yellow et La Dame Blanche, 9 ans, le glorieux vétéran de l'épreuve ; il remporta le Grand Steeple de 1904, devant Gascon II et Spa III.

Prince Robert.

Par St Hilaire et Zina, 5 ans, va venir disputer la Grande Course de haies.



Salomon.

Par St Damien et Sagesse, 6 ans, compagnon d'écurie de Rosita III.

Rosita III.

Par Lutin et Rio Acha, 4 ans, a fourni, cette année notamment, sur les longs parcours d'Auteuil, d'excellentes performances.

Pimlico.

Par St Damien et Ildico, 4 ans, présente, en fait de titres, quelques bonnes performances fournies à l'âge de trois ans.

en 1906 et en 1907, se contenter modestement de la seconde place, nous reconnaîtrons que notre tâche est délicate. Nous pouvons, par dilettantisme, chercher le bon cheval parmi les concurrents d'âge.

Dandolo, lui, est un vétéran; sa victoire serait saluée par des tirades bien senties. Le malheur, c'est qu'il ne gagnera probablement pas. Journaliste est un bon serviteur. Royal Visiteur est réellement le bon cheval : le principal

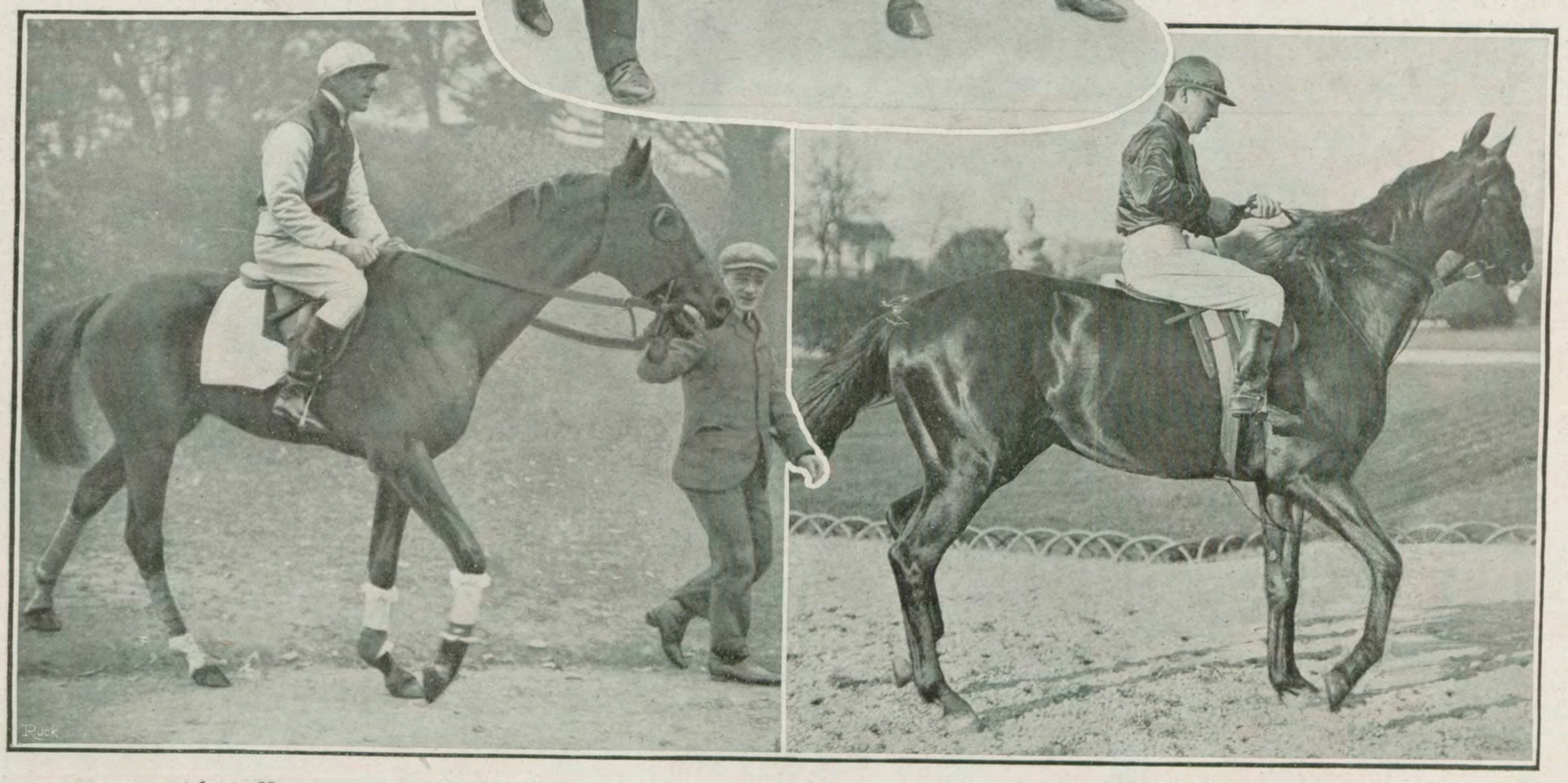
Pharaon.

Par St Frusquin et Péoria, 4 ans, possède une qualité qui a été souvent annihilée par des incidents de parçours.

danger pour lui proviendra de l'état du terrain, s'il est trop sec.

Parmi les quatre ans, Rosita III est à craindre. Restent Pharaon et Adonis II; le premier est brillant, mais ne s'accommode pas très bien du parcours d'Auteuil; Adonis II semble très qualifié. Il réussira probablement le coup de trois, si décidément Royal Visiteur ne peut rompre la mauvaise passe de la qualité.

René Riondet.



Adonis II.

Par St Damien et Madame Amédée, 4 ans, sera le candidat très sérieux de M. Gaston Dreyfus, qui a remporté la même épreuve en ces deux dernières années.

Royal Visiteur.

Par Lauzun et Bonne Nouvelle, 5 ans, est un des concurrents les plus qualifiés pour remporter le Grand Steeple-Chase d'Auteuil. C'est un excellent sauteur, courageux et régulier.

En Avant Marche.

Par Edouard III et Nadedja, 4 ans, possède, comme titre principal, le prestige qui s'attache aux représentants de M. Liénart, dans les épreuves classiques d'Auteuil.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Par BOIARD

Calomel, le héros des deux premières manches du La Rochette, a disputé obscurément la troisième, derrière Rabat Joie ✍ Moulins la Marche poursuit le cours de ses succès dans le Prix Ajax ✍ ✍ ✍ ✍

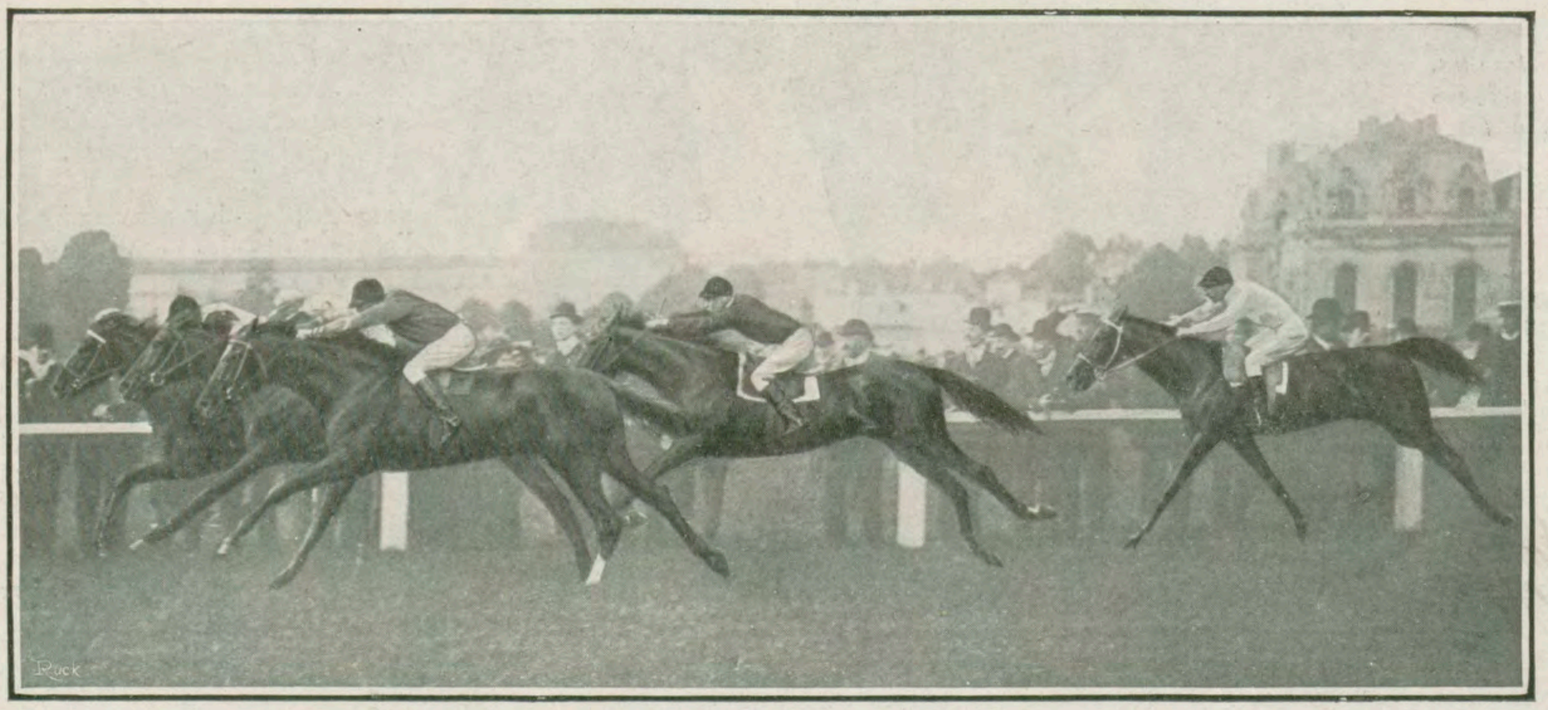
En ce moment, les réunions de la semaine paraissent un peu pâles, à côté des grandes épreuves du dimanche; elles ont cependant leur charme, étant plus intimes et offrant l'occasion de disserter à loisir sur les résultats acquis comme sur les probabilités prochaines. Ainsi, durant la semaine dernière, on a parlé beaucoup plus du Prix de Diane ou du Derby que des courses qui se disputaient chaque jour.

La journée de l'Ascension, à Chantilly, comportait cependant une épreuve intéressante, dans la troisième manche du Prix La Rochette. La première manche, disputée à Chantilly, en septembre 1906, avait été gagnée par Calomel, précédant Allah de trois quarts de longueur, Dihor, troisième,

Calomel Mont Ménale Cheikh

Le premier passage du Prix La Rochette (4.400 mètres, 40.000 francs, Chantilly).

Calomel, devant Mont Ménale, a assuré le train pendant la plus grande partie du parcours. Cheikh bien détaché devant le reste du peloton, les suivait à deux longueurs.



Cheikh L'Inconnu Rabat Joie Elysée Mont Ménale

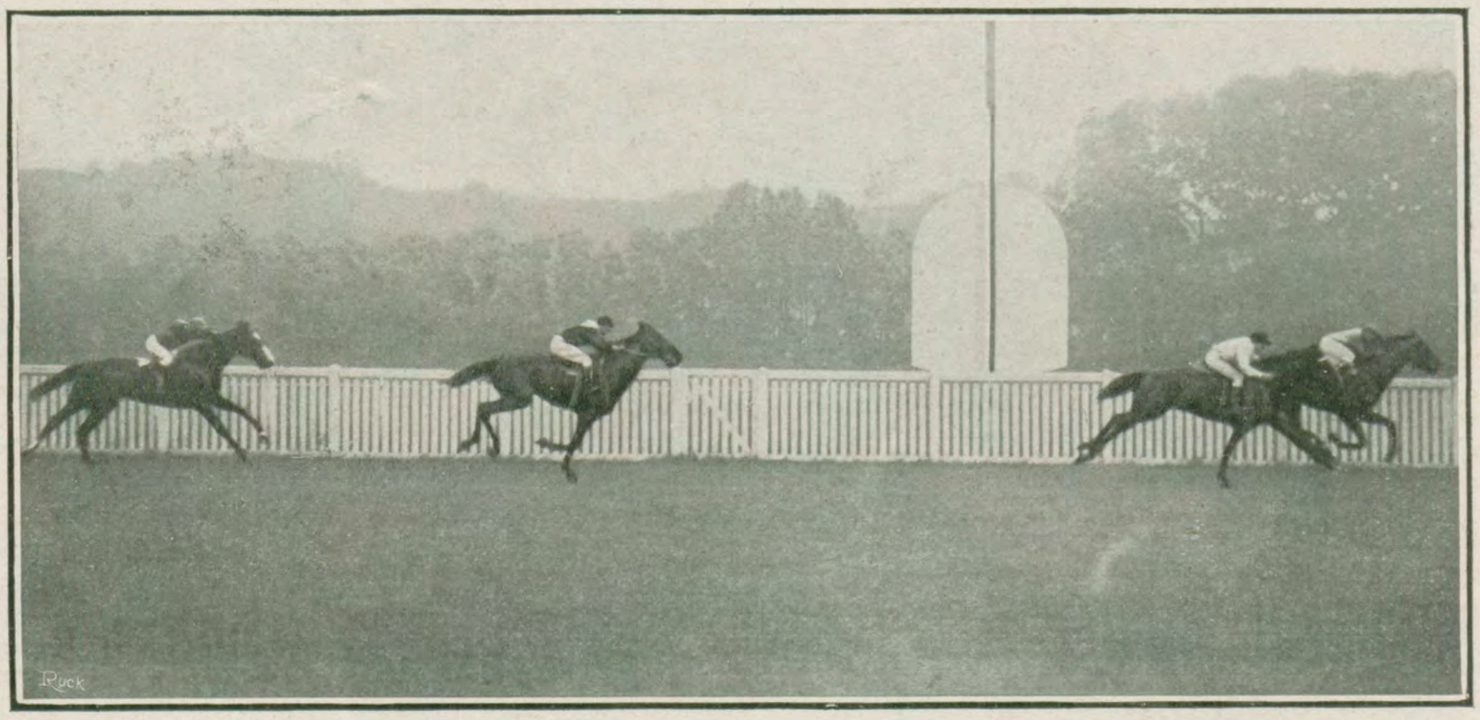
A 200 mètres du poteau, dans le Prix La Rochette.

A l'entrée de la ligne droite, Cheikh prenait la tête et résistait à l'assaut que l'Inconnu venait lui livrer. Mais Rabat Joie surgissait à la fin et triomphait d'une demi-longueur.

à une demi-longueur; non placés : Saint Eloi, Orion, Roi Hérode, Chanoine, Glion, Muscadet et Cheikh. La seconde manche, disputée à Longchamp, en mai 1907, avait été remportée encore par Calomel, battant Roi Hérode d'une longueur, Messager, troisième, à quatre longueurs; non placés : Orion et Elysée. L'autre jour, la victoire a été pour l'outsider Rabat Joie, précédant Cheikh d'une demi-longueur, l'Inconnu, troisième, à une longueur et demie; non placés : Mont Ménale, Elysée Dihor et Messager. Ainsi, par un triste retour des choses d'ici-bas, ce pauvre Calomel, qui avait été le triomphateur en 1906 et en 1907, a complètement échoué cette année. Bien plus, alors que les deux premières fois, il était grand favori à 18 contre 10 et à 1 contre 4, l'autre jour, il est parti délaissé à 27 contre 1, et son rôle devait se borner à faire le train pour son camarade d'entraînement, Cheikh. Celui qui aurait prédit semblable chose, l'an dernier, à pareille époque, n'aurait pas eu grand succès. La victoire de Rabat Joie ne déparera pas la liste des résultats des épreuves classiques, disputées par les représentants de la génération de 1904. Quant à l'Inconnu, il s'est comporté passablement; mais je crois qu'à l'heure actuelle, si on osait le lui demander, il aurait de la peine à battre Moulins la Marche.

Ce dernier nous a donné une nouvelle preuve de sa qualité vendredi, à Maisons-Laffitte, dans le Prix Ajax. Il a battu avec la plus grande aisance Friand, Combraille, Schuyler et Talo Biribil, auxquels il rendait de vingt-six à trente-cinq livres. C'est un cheval véritablement complet, chez lequel la valeur ne le cède en rien à l'endurance. A l'heure actuelle, sa supériorité est incontestable.

BOIARD.



El Biar Moulins la Marche Combraille Friand

A 300 mètres de l'arrivée, dans le Prix Ajax (2.200 mètres, 20.000 francs, Maisons).

A mi-parcours, Friand a pris le commandement, devant Combraille et El Biar. Moulins la Marche se rapprochait dans le tournant et gagnait par deux longueurs, devant Friand.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE